This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

UC-NRLF
$B 302 499

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

VICTOR BÉRARD

LE SULTAN, L'ISLAM ET LES PUISSANCES

CONSTANTINOPLE — LA MECQUE — BAGDAD

AVEC DEUX CARTES HORS TEXTE

PARIS
LIBRAIRIE ARMAND COLIN
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

LE SULTAN, L'ISLAM

ET LES PUISSANCES

2 cartes Sfonaliti

Digitized by Google

OUVRAGES DE M. VICTOR BÉRARD

Les ouvrages de M. Victor Bérard ont été couronnés par l'Académie française (Prix Vitet, 1904)

LIBRAIRIE ARMAND COLIN

La Politique du Sultan. Un vol. in-18 (*4e édition*), broché. **3 50**

La Macédoine. Un vol. in-18 (*2e édition*), broché. . . . **3 50**

Les Affaires de Crète. Un vol. in-18 (*2e édition*), broché. **3 50**

Pro Macedonia. Un vol. in-18, broché. . . . . **2 »**

Questions extérieures (1901-1902). Un vol. in-18, br. **3 50**

L'Angleterre et l'Impérialisme. Un vol. in-18, avec une carte en couleur hors texte (*4e édition*), broché. . . . . **4 »**

(*Ouvrage couronné par l'Académie française. Prix Thérouanne.*)

La Révolte de l'Asie. Un vol. in-18 (*2e édition*), broché. **4 »**

L'Empire russe et le Tsarisme. Un vol. in-18, avec une carte en couleur hors texte (*2e édition*), broché. . . . . **4 »**

L'Affaire Marocaine. Un vol. in-18 (*2e édition*), broché. **4 »**

La France et Guillaume II. In-18 (*2e édition*), broché. **3 50**

Les Phéniciens et l'Odyssée (2 volumes) :

Tome I. Un vol. in-8 grand jésus de 592 pages, 98 cartes et gravures, broché. . . . **25 »**; relié demi-chagrin, tête dorée . . . . . **32 »**

Tome II. Un vol. in-8 grand jésus de 630 pages, 144 cartes et gravures, broché. . . . **25 »**; relié demi-chagrin, tête dorée. . . . . **32 »**

La Turquie et l'Hellénisme contemporain. Un vol. in-18 (*5e édition*) [Librairie Alcan]. **3 50**

(*Ouvrage couronné par l'Académie française.*)

De l'Origine des Cultes arcadiens. Un vol. in-8 [Librairie Fontemoing] **12 50**

(*Ouvrage couronné par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Prix Saintour.*)

1166-07. — Coulommiers. Imp. Paul BRODARD. — 11-07.

Digitized by Google

VICTOR BÉRARD

LE SULTAN, L'ISLAM ET LES PUISSANCES

CONSTANTINOPLE — LA MECQUE — BAGDAD

AVEC DEUX CARTES HORS TEXTE

PARIS
LIBRAIRIE ARMAND COLIN
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5
1907

Droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays.

Digitized by Google

DR428
B4

Published November 25th. nineteen hundred and seven.
Privilege of Copyright in the United States reserved,
under the Act approved March, 3. 1905,
by Max Leclerc and H. Bourrelier, proprietors of Librairie Armand Colin.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

I

TURCS ET ARABES

Sultan, khalife et khadime. — Le sultanat et le khalifat. — Politique turque et politique khalifale. — Le Turc et l'Arabe : races, langues et tempéraments. — La rébellion arabe et l'administration ottomane. — Royaume turc et royaume arabe. — Le règne d'Abd-ul-Hamid. — Les pieuses gens. — Izzet-bey. — Le panislamisme. — Victoires et entreprises. — L'Angleterre et le *Middle East*. — Mer Rouge et golfe Persique. — L'Angleterre et les Peuples. — L'Allemagne et le Sultan. 1

II

VERS LA MECQUE ET L'ÉGYPTE

Le chemin de fer sacré. — Le *hadj*. — Les routes du *hadj*. — La Mecque, centre du monde arabe. — Tihamah, Nedjed, Hedjaz. — La mer Rouge. — *Emir-el-Hadj*. — Le *Kitab Menassik*. — De Constantinople à Damas. — De Damas aux Deux Villes. — Les rails khalifaux. — Damas-Deraa : le Hauran et la compagnie française. — Khaïfa-Deraa : le Ghaur et la compagnie anglaise. — Route de Hiram et de Salomon. — La vallée du Jourdain. — Le pays de Moab. -Maan-Akabah : l'affaire de Tabah. — Sinaï et Égypte. —

242052

Digitized by Google

Projets turco-allemands. — Riposte anglaise. — Le Sultan et les Peuples. — La révolte druze et la révolte arabe. — L'acquisition française. — Le Khalifat. 69

III

VERS BAGDAD ET LE GOLFE

Le Petit Transasiatique. — Projets anglo-français. — Von Pressel. — Tracé du nord, tracé du centre, tracé du sud. — Angleterre, Allemagne et Russie. — Guillaume II et l'Angleterre. — Guillaume II et la Double-Alliance. — Le firman de concession. — Bagdad allemand; Liban français; Golfe anglais; Perse anglo-russe. — La percée du Taurus. — La plaine cilicienne. — Le réveil de la Petite Arménie. — Vers l'Euphrate. — L'isthme syrien. — Champ de bataille. — La politique du massacre : Chérifs, Arméniens, Yézidis, Kurdes, Nestoriens. — La Mésopotamie. — Orient et Occident. — Le Tigre et la Perse. — Mossoul. — Arbèles. — Naphte et Pétrole. — Bagdad. — La Chaldée et le Golfe. — Les Bouches de l'Euphrate. 197

Digitized by Google

I

TURCS ET ARABES

Digitized by Google

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA

TURCS ET ARABES

Sultan, khalife et khadime. — Le sultanat et le khalifat. — Politique turque et politique khalifale. — Le Turc et l'Arabe : races, langues et tempéraments. — La rébellion arabe et l'administration ottomane. — Royaume turc et royaume arabe. — Le règne d'Abd-ul-Hamid. — Les pieuses gens. — Izzet-bey. — Le panislamisme. — Victoires et entreprises. — L'Angleterre et le *Middle-East*. — Mer Rouge et golfe Persique. — L'Angleterre et les Peuples. — L'Allemagne et le Sultan.

I

En son protocole fleuri de souvenirs mongols, arabes et persans, Abd-ul-Hamid Khan II, trente-quatrième souverain de la famille d'Osman, se dit, « par l'excellence des faveurs infinies du Très-Haut, le sultan des glorieux sultans, le khan des khans, l'empereur des puissants empereurs, le distributeur des tiares aux Cosroès qui sont sur les trônes, l'ombre de Dieu sur la terre, le padichah des trois villes, Stamboul, Edirneh (Andrinople) et Brousse, de Cham (Damas), odeur du paradis, et de Misr (le Caire), rareté du siècle et renommée des délices, de l'Ana-

Digitized by Google

tolie et de la Roumélie, de l'Afrique et de l'Arabie, de l'Azerbeïdjan, de l'Adjem, de l'Irak, de Barca et de Taraboulous (Tripolitaine), de Jérusalem la Sainte et d'Erzeroum la Délicieuse, de la mer Noire et de la mer Blanche (Archipel) ».

Il a vingt autres titres admirables, qui lui donnent l'Habech (Abyssinie), la Tunisie, Kairouan, Kibris (Chypre), la Morée, la Circassie, la Tartarie, la Crimée, la Bosnie, Belgrade et le villayet de Serf (Serbie), avec ses châteaux, places fortes et villes... Bref, de la Caspienne au Maroc et du Danube au Niger, ses scribes continuent d'annexer toutes les terres musulmanes, où triomphèrent jadis les armes turques. Mais deux titres arabes éclipsent à ses yeux toutes les gloires de la conquête ottomane : il est le *Khalife*, le successeur du Prophète (à qui soient les saluts les plus amples, de même qu'à sa famille et à ses Compagnons!), et il est le *Khadime*, le Serviteur des Deux Villes, la Mecque et Médine, « lieux augustes et sacrés où tous les musulmans adressent leurs vœux ».

Le Khalife est le Successeur de l'Envoyé de Dieu, *Khalifate Resoul Allah*. C'est le nom que prit Abou-Bekhr à la mort de Mahomet, et c'est en cette qualité que lui et ses successeurs devinrent les prêtres, *imam*, les rois, *malik*, et les juges, *qadi*, les chefs civils, militaires et religieux de l'Islam, les Commandeurs des Croyants, *Emir-al-Mouminin*, les véritables « Miramolins ». A côté de ce Vicaire, transmetteur de la

Digitized by Google

foi, le Prophète a laissé des héritiers de sa race, fils de sa fille et de son gendre Ali : ces « nobles », ces « illustres », *chérifs*, ou ces « maîtres », ces « seigneurs », *saïds*, qui se distinguent de la foule par leur droit au turban vert, sont aujourd'hui des dizaines, des centaines de milliers, répandus dans tous les pays musulmans.

De ces descendants du Prophète, les *saïds* font remonter leur origine à Houssein, second fils d'Ali : ce ne sont en quelque façon que la branche cadette; d'ordinaire, ils ne cherchent qu'à exploiter la bénédiction héréditaire, *baraka*, que leurs familles se transmettent; ils ne donnent leurs soins qu'à leur fortune en ce monde et dans l'autre. Les *chérifs*, rejetons d'Hassan, fils aîné d'Ali, forment comme la branche aînée; ils ont toujours eu des ambitions politiques, toujours pensé que le Khalife devrait être l'un d'entre eux.

Parmi ces chérifs, ceux du Tafilelt, usurpant au Maroc le titre d'Emir-al-Mouminin, ont réussi à dresser un trône indépendant et une Église schismatique : depuis trois siècles et demi, ils règnent à Fez, Mekinez et Marrakech, dans l'étendue toujours variable de leur Pays de Maghzen, *Belad-el-Maghzen*, et leur pouvoir religieux s'étend bien au delà, tant sur le Pays marocain de Révolte, *Belad-es-Siba*, que sur les tribus berbères, bédouines ou soudanaises de l'Algérie et du Sahara. D'autres chérifs, ceux de la Mecque en particulier, seraient disposés, s'ils en avaient la force, à revendiquer l'émirat des Croyants

Digitized by Google

dans le monde levantin, et peut-être en auraient-ils la force si une puissance européenne mettait à leur service quelques millions.

Mais en dehors du Maroc et de l'Arabie, tout l'Islam orthodoxe, tous les Croyants que n'a pas séduits l'hérésie de la Perse *chiite* (sectaire), tous ceux qui restent fidèles au Livre (Coran) et à la Tradition (*sounna*), tous les *Sounnites*, ne reconnaissent au-dessus de leurs khans, beys, meleks, émirs, chefs civils et militaires, et de leurs cheikhs, imams, marabouts, supérieurs de sectes et de confréries, qu'un Successeur de l'Envoyé de Dieu, un Vicaire de Mahomet, le Khalife de Stamboul.

Le Khadime, *Khadim-ul-Haremeïn-ech-Cherifeïn*, est le Serviteur des Deux Harems Illustres (*haram*, enceinte interdite) : la Maison d'Allah, à la Mecque, et le Tombeau du Prophète, à Médine.

Sur place, des eunuques noirs, *touach*, veillent à l'ordre et à la propreté de ces « harems de Dieu » ; dans tout l'Islam, surtout dans l'Islam soudanais, où parfois ils vont quêter pour leurs temples, ces eunuques d'Allah jouissent d'une renommée de très saints personnages et des bénéfices de cette renommée.

Indépendamment de ces eunuques, la mosquée de Médine compte beaucoup d'habitants parmi ses serviteurs. On les appelle *ferrachin* (étendeurs), nom indiquant que leur emploi est de tenir la mosquée propre et d'étendre les tapis. Quelques-uns aident réellement aux eunuques à

Digitized by Google

allumer les lampes et à nettoyer le pavé; mais, pour le plus grand nombre, c'est une véritable sinécure; plusieurs des premiers habitants de Médine appartiennent à ce corps... et l'on peut dire que plusieurs ferrachin sont *in partibus*, ce titre ayant été donné à de grands pèlerins étrangers, dispersés dans tout l'empire et qui se trouvent très honorés de le posséder [1].

A la Mecque le Chérif, à Médine le Cheikh du harem ou Aga des eunuques président à ce service des lieux saints, tous deux grands personnages dans l'estime populaire et le protocole officiel, quoique très distants l'un de l'autre dans la réalité. A Médine autrefois, le Cheikh du harem, pauvre nègre et demi-homme, était fort honoré des pieuses gens, bien que son pouvoir ne dépassât guère le seuil du temple : aujourd'hui ce n'est plus qu'un pacha turc en disgrâce, qui n'est même pas astreint à la qualité physique e sa fonction et qui, par suite, est révocable à toute heure. Sur la Mecque, au contraire, et sur la banlieue mecquoise, sur le Pays du Harem, *Belad-el-Haram*, le Chérif, de race arabe et de sang presque divin, revendique ses droits héréditaires de justice, de police et d'intendance, qui se traduisent surtout par le rançonnement des pèlerins. Mais cet héritage, transmis à la mode arabe, d'agnat en agnat, non de père en fils, est soumis à la désignation, puis à la confirmation presque annuelle du Khalife. En

1. J.-L. Burckhardt, *Voyages en Arabie*, trad. Eyriès, II, p. 77. — Cf. R. J. Burton, *A Pilgrimage to Al-Medinah and Mecca*, Memorial Edition, I, p. 371-379.

Digitized by Google

outre, sur ce pouvoir chérifien pèse, à toute heure, la force turque, représentée par le gouverneur du Hedjaz et par ses garnisons. En fin de compte, le Chérif de la Mecque, comme le Cheikh de Médine, n'est qu'un instrument du Khadime-Khalife, du Serviteur suprême des Deux Harems sacrés.

Khalifat et khadimat, c'est le conquérant de la Syrie et de l'Égypte, Sélim Ier l'Inflexible (1512-1520), qui fit décerner ces fonctions religieuses à l'empereur des armées turques.

Depuis cinq siècles déjà (XIe-XVIe siècles), le Turc était apparu dans le monde musulman. Du fond de son Turkestan désertique et neigeux, ce mercenaire mongol était descendu vers les terres plus riantes et plus chaudes de l'Iran et du Tigre (IXe-Xe siècles de notre ère). Il avait accepté d'abord la solde des Persans; puis, converti à l'Islam chez le khalife de Bagdad, il avait obtenu le commandement contre les Infidèles, l'imperium militaire, *sultanat*. Alors, laissant aux Arabes les plaines de leur conquête, il s'était enfoncé dans les monts de l'empire byzantin; il avait franchi le Taurus, le désert de Cappadoce, les chaînes et plaines côtières de l'Anatolie, le Bosphore, poussé jusqu'au Danube. En cinq siècles de victoires, il avait asservi les Arméniens, les Grecs, les Bulgares et les Serbes, submergé l'Asie Mineure et la péninsule des Balkans; il était entré à Koniah (1085), à Brousse (1326), à Andrinople (1360), à Sofia (1383), à

Digitized by Google

Constantinople enfin (1453); il avait assiégé Belgrade et ravagé la Hongrie (1492).

Au début du XVIe siècle, Sélim ramenait les Turcs vers l'Orient, vers les pays arabes. Il repassait le Taurus, redescendait en Syrie et en Égypte, annexait les provinces musulmanes d'Asie et d'Afrique, recevait à Alep (1516) le khadimat que lui octroyait la flatterie des gens de mosquée et usurpait au Caire le khalifat, qui comptait déjà neuf siècles d'existence; car, depuis la mort de Mahomet (632), les Quatre Patriarches de Médine et les Ommiades de Damas s'étaient transmis la fonction durant plus d'un siècle (632-755), puis les Abbassides de Bagdad durant cinq siècles (755-1258), enfin les Fatimites du Caire durant deux siècles et demi (1258-1517). Après Médine, Damas, Bagdad et le Caire, c'était Stamboul qui devenait le Saint Siège de l'Islam orthodoxe, et l'Osmanli, après l'Arabe, en devenait le Vicaire.

Sélim Ier ne jouit que quatre ans de ces titres; il n'en usa que pour combler de cadeaux les Sanctuaires et les Villes. Son fils Soliman, que nous appelons le Magnifique, mais que les Turcs appellent le Législateur (1520-1566), en tira meilleur parti pour légiférer au nom de Dieu et pour organiser son empire turco-arabe sous la double règle de l'absolutisme militaire et théocratique : au Grand Vizir, premier ministre temporel qui transmet les ordres du Sultan à tous les gens de main, Soliman donna un collègue spirituel, le Cheikh-ul-Islam, qui communique les décisions du Khalife à tous les gens de religion, au corps

Digitized by Google

des oulémas. Par l'intermédiaire du Cheikh-ul-Islam, — sorte de cardinal-vicaire, que nomme le maître et qu'il révoque au premier caprice, — le Sultan-Khalife continue d'exercer sa papauté musulmane.

Depuis Soliman jusqu'à Abd-ul-Hamid II, de 1566 à 1876, vingt-trois Sultans-Khalifes se transmirent cet empire-papauté. Mais la besogne guerrière du sultanat les occupa bien plus que la besogne religieuse du khalifat; de nom et de gestes, ils demeuraient les papes musulmans; d'esprit et de fait, ils étaient surtout des empereurs turcs. Ils donnèrent leurs soins à l'extension, puis à l'intégrité de leur Turquie, non à l'expansion ni à l'unité de l'Islam : vers l'Europe, non vers les Villes, ils tournèrent leur politique. D'abord, en un siècle et demi de prises et d'annexions (1520-1683), ils avancèrent jusque sous les murs de Vienne et, laissant les rites, sectes et hérésies tirailler le peuple du Prophète, c'est dans les disputes des Infidèles qu'ils imposèrent leur arbitrage irrésistible. Contre les chrétientés ensuite, pendant deux siècles (1683-1876), ils durent, pied à pied, défendre leurs conquêtes et, comme la décadence de leur armée et de leur administration les obligeait à un perpétuel recul, c'est encore en Europe qu'ils cherchèrent des modèles pour réformer l'une et l'autre; aux sciences des Infidèles, non pas aux dogmes de la Foi, ils voulurent emprunter le remède.

Cette réforme turque, rêvée par Mustapha III (1757-1774), désirée par Sélim (1789-1809), imposée par Mahmoud II (1809-1839), poursuivie par Abd-ul-

Digitized by Google

Medjid (1839-1861), allait aboutir au régime parlementaire dont la Jeune Turquie pensait doter l'empire (1876) : une loi laïque et civile remplacerait le militarisme théocratique; aux commandements du vieil Islam succéderaient les expériences libérales du monde nouveau... Mais Abd-ul-Hamid II chassa les Jeunes Turcs (1877), ruina leur œuvre ottomane et restaura les principes de gouvernement islamiques; désormais, le Sultan serait avant tout Khalife. Dès 1881, Gabriel Charmes, qui exposait le plan de cette politique hamidienne, en prévoyait les résultats[1].

Tant par inclination personnelle que par crainte des Arabes et des gens de religion, Abd-ul-Hamid ne voyait de salut pour lui-même et pour son trône que dans ce recours au fanatisme populaire. L'Islam, humilié au Congrès de Berlin, sentait alors sur sa nuque le poing du Mécréant. La France à Tunis, l'Autriche en Bosnie, la Russie au Caucase et au Turkestan, l'Angleterre aux Indes, dans l'Afghanistan, en Chypre et en Égypte, partout les Infidèles entamaient les frontières du khalifat. Dans l'empire même du Sultan, les *raïas* affranchis obtenaient ou agrandissaient leurs principautés et royaumes de Grèce, de Monténégro, de Serbie, de Bulgarie, de Roumanie et de Samos, leurs provinces autonomes ou privilégiées de Roumélie, de Crète et du Liban. Le Turc semblait incapable de conserver longtemps ce qu'il tenait encore de la pitié ou de la rivalité des

1. Après vingt-cinq ans, l'*Avenir de la Turquie* de Gabriel Charmes reste un livre à relire et à consulter.

Digitized by Google

puissances chrétiennes : aussi l'Arabe parlait de reprendre à ce soudard énervé la direction des peuples saints.

***

Entre l'Arabe et le Turc, malgré la communauté de religion et d'empire, jamais la fusion ni même l'entente n'a pu se faire : les deux races, les deux langues, les deux tempéraments se sont maintenus.

La différence originelle de race était fort grande entre ce Sémite à la peau blanche et ce Mongol à la peau jaune. Elle n'a pas résisté partout aux innombrables métissages, qui, depuis neuf ou dix siècles, les ont l'un et l'autre abâtardis. Le Bédouin — l'homme de la *badié*, du « plein air »[1] — tenant à honneur de n'épouser que des filles de sa race, le désert transmet le pur sang arabe aux hommes comme aux chevaux; presque tous y restent des *asil*, des nobles. Mais Osmanli et Arabe sédentaires, l'un et l'autre ont recruté leurs harems de Syriennes, de Circassiennes, de Kurdes, de négresses et de Nèsiotes (filles des îles).

Les deux types turc et arabe subsistent pourtant et se reconnaissent sans peine : l'Arabe, maigre,

1. *Arabe*, *Sarrazin*, *Bédouin* : ces termes étaient à l'origine synonymes, désignant tous l'homme du désert, *Arabah*, *Sahra*, *Badie*; mais aujourd'hui on réserve d'ordinaire le nom d'*Arabes* aux sédentaires et de *Bédouins* aux tribus de grande tente.

Digitized by Google

agile, au profil aigu, aux beaux yeux en amande, au crâne et aux os fins, aux muscles et viandes secs, en ses voiles et lâches vêtements; le gros Turc, à la tête volumineuse, à la face ronde et écrasée, aux placides et pesantes paupières, à la forte ossature, aux lourdes lèvres et bajoues, et dont la corpulence remplit exactement l'ample culotte et le gilet rebondi. Parmi les pasteurs du désert et parmi les paysans d'Anatolie, il est facile de retrouver ces deux types. Mais les villes turques et les villes syro-arabes n'offrent plus guère, sous le costume européen, que les mêmes *effendis* de race mélangée, que distingue seulement la différence des langues : différence profonde et vraiment spécifique, celle-là.

De son Asie mongole, le Turc a hérité l'une de ces langues agglutinantes, qui péniblement soudent des monosyllabes les uns aux autres pour construire leurs mots, puis en nuancer la signification, en déterminer le rôle et les relations réciproques. Ces lentes additions de monosyllabes gardent toujours la sécheresse et la monotonie, mais aussi la précision d'une algèbre. Même raideur géométrique de la syntaxe, qui aligne les mots bout à bout sans le souci de notre logique et qui, tout en queue de ses longues phrases, incertaines et traînantes, plante le verbe, le phare, d'où le sens jaillit plus ou moins clair.

Avec son pauvre vocabulaire et sa syntaxe mécanique, le turc a eu beau s'imprégner d'arabe, de persan, de grec et d'arménien, annexer en Europe et

Digitized by Google

en Asie les neuf dixièmes des termes dont il use aujourd'hui, et l'alphabet arabe, et la rhétorique et la poétique arabo-persanes : il reste une langue rudimentaire de catalogue et de commandement; il ne se prête que difficilement aux vives allures de la conversation, de l'éloquence et de la poésie.

Les Turcs ont des poètes et des conteurs à la mode arabe ou persane; mais la littérature proprement turque n'est faite que de récits militaires, d'histoires et de manuels. D'autres peuples ont par centaines les discours, les tragédies, les chants épiques et lyriques : les Turcs ont refait dix fois leurs *Arts* ou *Sciences de gouverner* et le plus ancien de ces *Koudatkou Bilik* prêche avant tout la modération et le silence.

Tout autre est le parler que les Arabes tiennent de leurs héritages sémitiques. Les connaisseurs épuisent des litanies pour le glorifier : le plus riche, le plus simple, le plus fort, le plus délicat, le plus solide, le plus flexible, le plus sobre, le plus chatoyant, le plus régulier, le plus imprévu, le plus fluide, le plus concret des parlers humains; lisez le chapitre de Renan en son *Histoire des Langues sémitiques*.

Non seulement l'arabe est, comme les autres idiomes des Blancs, une langue à flexions qui sait plier ses racines à tous les services de la pensée, en tirer des mots qui s'adaptent à tous les rôles dans la phrase; non seulement c'est une langue littéraire que douze ou quinze siècles de poésie et d'écriture ont développée et assouplie; mais encore, en ce trésor féerique, la verve et les conquêtes de cinquante géné-

Digitized by Google

rations ont entassé la plus prodigieuse collection de formules, de tournures, de métaphores, de traits, de comparaisons, de délicatesses, de politesses, d'arabesques audacieuses, subtiles ou splendides [1].

Telles les deux langues, et tels les deux peuples : sous la latitude de Rome et sous la latitude d'Alger, le Turc d'Andrinople, comme le Turc d'Adalia, demeure un homme du nord et de l'extrême nord; sous tous les climats, l'Arabe reste un homme du midi et de l'extrême midi. A la souplesse, à la mobilité, à l'imagination, aux besoins artistiques, aux appétits démocratiques, à l'individualisme anarchique de l'Arabe, le Turc oppose sa lenteur, sa gravité, son sens de la discipline et de la régularité, son militarisme inné. Le seigneur turc a toujours eu quelque dédain pour cette « canaille artiste [2] » dont l'intarissable faconde, les grands airs, les gesticulations et l'indiscipline le choquaient. Les Arabes, à leur tour, n'ont jamais vu dans le Turc qu'un lourdaud; dans ses qualités foncières, que défauts de petites gens; dans sa placidité et son mutisme, que sottise et ignorance; dans son respect de la règle, que servage, et dans son

1. Nos anciens grammairiens, qui n'avaient pas une connaissance très scientifique de ces langues orientales, mais qui en avaient le sens et le goût, répétaient volontiers ces définitions de l'anglais W. Jones : *Suavitatem persica lingua, ubertatem ac vim arabica, mirificam habet turcica dignitatem; ad lusus igitur et amores sermo persicus, ad poemata et eloquentiam arabicus, ad moralia turcicus videtur idoneus.*

2. Cf. Léon Cahun, *Introduction à l'Histoire de l'Asie*, p. 126.

Digitized by Google

application à la vie et aux jouissances matérielles, que bestiale grossièreté. Surtout ils raillent son incapacité artistique : à l'école des Chinois, des Persans, des Arabes et des Grecs, des artistes les mieux doués et les plus féconds, le Turc est resté un gros garçon de ferme et de caserne. Les Arabes disent que leur Islam jadis fut une belle et complète civilisation, un foyer de sciences, de poésie, d'arts et d'inventions, mais qu'avec l'Osmanli, la décadence y est entrée, et l'ignorance et la stérilité.

Aussi le Turc n'a-t-il jamais pu s'imposer aux vrais Arabes. Les trois quarts de la péninsule arabique, le Haut Pays (Nedjed) du Centre, les nomades du Nord (Chammar) et les maritimes du Sud (Oman et Hadramaut) lui ont toujours refusé même l'hommage nominal : ils vivent autonomes sous leurs cheikhs, émirs et imans. Au XVIIIe siècle, il sembla même qu'un renouveau de ferveur monothéiste et de fanatisme puritain allait réunir tous ces Arabes de l'intérieur et des côtes sous le drapeau des Wahabites et qu'un autre Mahomet, surgissant du désert, entraînerait ses cavaliers à la conquête du Levant. Ce danger wahabite a duré jusqu'à nous : le feu de cette Réforme musulmane couve toujours dans les oasis du Nedjed ; il suffirait peut-être de quelque revers des Turcs ou de quelque aide pécuniaire de l'Europe pour que l'incendie éclatât derechef. Après une période de victoires, qui mirent les Villes Saintes aux mains de ces Iconoclastes, ils ne furent rejetés au désert que par la bravoure de Mehemet-Ali et de ses

Digitized by Google

troupes dressées à l'européenne. Mehemet-Ali, simple pacha du Caire, était alors le plus zélé serviteur de la Porte : aujourd'hui, les Wahabites trouveraient au Caire plutôt un allié qu'un ennemi.

Dans cette Arabie propre, des garnisons n'ont planté et ne maintiennent le drapeau turc que sur deux pans de rivages. Le vilayet turc de Bassorah comprend la côte méridionale du golfe Persique, entre les bouches du Chatt-el-Arab et les frontières de l'Oman. Les vilayets turcs du Hedjaz et du Yémen s'étendent à la côte orientale de la mer Rouge entre le golfe du Sinaï et le détroit de Bab-el-Mandeb. Mais jamais l'autorité effective de l'Osmanli n'a dépassé le Pays Marin de la mer Rouge, *Tihamah*, et les Sables, *Ahsa*, des Deux Mers, *Bahrein*[1]. Si même, en ces régions de feu, la conquête ottomane s'est installée, c est moins par la vaillance proprement turque que par le secours des autres races de l'empire, janissaires autrefois, Albanais et nègres au temps de Mehemet-Ali, Mogrebins aujourd'hui et Algériens fugitifs de notre France africaine[2].

Pourtant, au long de la mer Rouge, les garnisons ottomanes se sont hissées jusqu'au rebord des monts côtiers, jusqu'aux Deux Villes, la Mecque et Médine,

1. Cf. Aboul-Féda, trad. Reinaud, II, p. 135 : « Le mot *ahsa* est le pluriel de *hassa*, terme qui indique des sables [qui recouvrent le roc et] au milieu desquels s'absorbent les eaux. L'eau s'arrête sur le roc, de manière que les habitants en creusant peuvent la recueillir. »

2. Voir là-dessus G. M. Doughty, *Arabia deserta*.

Digitized by Google

jusqu'au « paradis » de Thaïf[1] et jusqu'à Sana[2], capitale du fabuleux Yémen, de cette Arabie tropicale que les moussons arrosent et que les nomades proclament heureuse. Parallèlement à la côte désolée, sur ce premier escalier des monts, à douze ou quinze cents mètres d'altitude, les soldats du Sultan surveillent la piste de commerce et de pèlerinage qui va de la Syrie à l'océan Indien, à travers le Midian, le Hedjaz, l'Asir et le Yémen.

Mais il faut des expéditions presque annuelles pour maintenir la circulation de leurs patrouilles. Contre l'apparente souveraineté de Stamboul, le Yémen est en révolte constante, tandis que le Hedjaz est toujours sous le coup d'une révolution wahabite ou chérifienne et que le Midian et l'Asir sont la proie des rôdeurs et coupeurs de routes. Seules, les sept villes occupées militairement, Yambo, Djeddah et Hodeïdah sur la mer, Médine, la Mecque, Thaïf et Sana sur les monts, obéissent, de force. Cette Arabie ottomane n'est toujours qu'une conquête précaire : le Bédouin y reste indépendant; le sédentaire y subit les Turcs, mais se venge en les méprisant et en escomptant leur

1. Thaïf ou Al-thaïf, *le Tournant*, dit Aboul-Féda (trad. Reinaud, II, p. 129) est au haut de la montagne de Gazouan ; aussi est-ce le lieu le plus froid du Hedjaz; souvent l'eau gèle dans les flancs de la montagne; les fruits consistent surtout en raisins secs; l'air y est excellent.

2. Sanaa, dit Aboul-Féda (p. 117), ressemble à Damas pour l'abondance des eaux et le grand nombre des arbres. Sa situation est au milieu des montagnes. Son air est tempéré; les jours y sont tous de la même longueur à peu près, hiver et été.

Digitized by Google

ruine prochaine. Le voyageur J.-L. Burckhardt écrivait en 1816 :

L'épithète de *khaïn, traître*, est universellement donnée à tous les Turcs en Arabie, avec cette confiance de supériorité pour laquelle les Arabes sont justement renommés. Les classes inférieures ont trouvé une confirmation fantasque de cette accusation contre les Turcs, dans un des titres du Grand Seigneur : *khan*, ancien mot tartare, signifie en arabe *il a trahi* (prétérit du verbe *ikhoun*). Les Arabes prétendent qu'un des ancêtres du Sultan, ayant trahi un fugitif, reçut le sobriquet injurieux de *es sultan khan* (le Sultan a été traître) et que ce titre n'est conservé par ses successeurs qu'à cause de leur ignorance de la langue arabe.

Quand la puissance des Turcs dans le Hedjaz déclinera, les Arabes se vengeront de la soumission, quelque légère qu'elle soit, que maintenant ils montrent avec répugnance à leurs conquérants, et le règne des Osmanlis dans le Hedjaz se terminera probablement par plus d'une scène de carnage [1].

Le chérif de la Mecque, Sidi Mohammed Ebno Aoud, disait en 1842 à M. L. Roches :

Nous-mêmes, chérifs, descendants du Prophète, n avons-nous pas contribué à la déchéance de la foi? Au lieu de nous conformer aux sages préceptes prêchés d'exemple par les réformateurs wahabites et de contracter avec eux une

1. P. L. Burckhardt, trad. Eyriès, I, p. 70. Il faut consulter sur tout cela l'excellent manuel d'E. Iung, *Les Puissances devant la Révolte arabe*, Hachette et Cie, 1906. Voir aussi la nouvelle édition (*Memorial Edition*) de R. F. Burton, *A Pilgrimage to Al-Medinah and Meccah*, Londres, 1903. Dans G. M. Doughty, *Arabia Deserta*, Cambridge, 1888, et les autres voyageurs, on trouvera de nombreuses expressions de ces mêmes sentiments. Voir aussi Ludovic de Contenson, *Chrétiens et Musulmans*.

Digitized by Google

alliance qui aurait mis le territoire des Villes Saintes à l'abri des invasions, nous les avons combattus et, pour nous venger des défaites qu'ils nous avaient infligées, nous avons invoqué l'intervention des Turcs, ces ennemis acharnés des Arabes! Au lieu d'alliés, ce sont des tyrans cruels sous le joug desquels nous nous sommes nous-mêmes placés. Aussi nous, chérifs, naguère souverains incontestés des Villes Saintes, nous, descendants directs du Prophète, sommes-nous obligés de courber la tête devant le dernier des pachas, la plupart anciens esclaves chrétiens parvenus au pouvoir par les voies les plus honteuses [1].

En dehors de l'Arabie propre, la haine et le mépris du Turc sont aussi vifs dans les provinces syriennes et mésopotamiennes, où, depuis les premiers khalifes, les armées de la Foi ont occupé les villes et arabisé les Sémites indigènes, et où les Bédouins tiennent la campagne et gardent leurs mœurs nomades, après avoir, pour les besoins de leurs transhumances, ruiné les cultures. En janvier 1878, durant la guerre russo-turque, lady A. Blunt et son mari descendent l'Euphrate, d'Alep à Bagdad. Partout les nomades et les sédentaires s'informent. Les femmes elles-mêmes, qui vont poussant leurs ânes chargés de fagots, demandent : *Es Soultan mansour, le Sultan est-il victorieux?* — *Shueya*, répondent les voyageurs, *pas tout à fait*. Et les Arabes de rire aux éclats, quand le gendarme d'escorte, un zaptieh turc celui-là, ne peut pas les voir [2].

1. L. Roches, *Dix ans à travers l'Islam*, p. 325.
2. A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 95.

Digitized by Google

De tout temps l'Arabe assoiffé a tendu le cou vers ces plaines de l'Euphrate et vers les fraîches montagnes de l'Iran et du Liban : deux mille ans avant notre ère, des dynasties arabes s'installaient déjà sur les trônes du bas Euphrate; aux temps grecs, romains et byzantins, c'est contre des princes sarrasins qu'avaient à lutter hoplites et légionnaires. Mais l'Islam et son précepte du *djehad* (guerre sainte) vinrent surexciter cette envie : depuis douze siècles qu'ils ont débordé de leur Arabie, quatre ou cinq millions d'Arabes se sont avancés — et le désert avec eux — jusqu'aux rivages de la Méditerranée vers l'ouest, jusqu'aux revers du Liban et du Taurus arménien vers le nord-ouest et le nord, jusqu'au delà du Tigre, au pied du Kurdistan et de l'Iran, vers le nord-est et l'est.

Sans trêve, par vagues courtes ou par subites inondations, de nouveaux nomades sortent de leur Nedjed, et se relaient dans les « badiés » (steppes) des Fleuves, à mesure que leurs têtes de colonnes se laissent gagner à la vie urbaine. La plaine des Philistins et la Syrie intérieure sont devenues leur pâturage : les Azazmehs rôdent aux portes de Gaza, les Ansariehs aux portes d'Antioche, les Anezehs aux portes d'Alep. Damas est toujours une capitale des Arabes, et Bagdad en est une autre. La Mésopotamie est sillonnée par les grandes tribus des Monteficks, des Taïs, des Chammars, des Anezehs, etc. Le delta chaldéen, où confluent le Kharoun persan et le Chatt-el-Arab (le « Fleuve des Arabes »), est l'Irak-Arabi des Turcs et

Digitized by Google

la province persane de l'Arabistan. Mossoul, Chergat, Bagdad, Hilleh, Bassorah et Dizfoul, sur les ruines de Ninive, d'Assour, de Ctésiphon, de Babylone et de Suse, sont entièrement ou presque entièrement arabisées. Nous parlons de Turquie d'Asie ou d'Asie ottomane; en réalité, l'empire des Osmanlis dans l'Asie antérieure est un double royaume, dont le Taurus arménien fait la séparation : royaume turc en deçà du Taurus; royaume arabe au delà.

Le royaume turc comprend le plateau péninsulaire d'Asie Mineure, cette forteresse montagneuse, que les mers bordent sur trois faces et que, du quatrième côté, longent les âpres gorges du haut Euphrate à travers le Taurus arménien. Par le nombre, autant que par le sabre et les privilèges, le Turc et ses congénères de race jaune, Turcomans, Yourouks, etc., y dominent sur les populations indigènes ou importées, de peau blanche et de langues indo-européennes.

Le royaume arabe occupe toute la plaine continentale, qui, des revers du Taurus, va jusqu'au fond du golfe Persique et jusqu'au Sinaï; la péninsule arabique le continue jusqu'à l'océan Indien; l'étroite chaîne du Liban, la montueuse Judée et les communautés chrétiennes de Syrie et de Palestine le séparent un peu de la Méditerranée; les Arabes touchent cependant à notre mer par le ruban de plages désertiques, qui s'étend de Gaza à Port-Saïd.

Le drapeau ottoman couvre ce royaume arabe; le fonctionnaire ottoman l'exploite; les différentes races

Digitized by Google

et religions le partagent en districts chrétiens et musulmans, sounnites et chiites, syriens et chaldéens, druzes, yézidis, etc.; mais l'arabe en est la langue commune et l'élément arabe y constitue la majorité.

Entre ces deux royaumes turc et arabe, se dresse « une marche » — c'est la traduction exacte du mot *thagr* (pluriel *thoghour*) que tous les géographes et historiens arabes appliquent à ce revers des monts : *les Frontières*, — et cette marche presque continue de pâtres et de brigands, Arméniens, Turcomans, Tcherkesses, Kurdes et autres, supprime entre les deux royaumes toute intimité.

Il est difficile de donner des chiffres, même approximatifs, pour la population de cette Turquie d'Asie. Les statistiques officielles dénombrent dix millions d'habitants dans les vilayets d'Asie Mineure, deux millions et demi dans les vilayets du Taurus, cinq millions et demi dans les vilayets syriens, mésopotamiens et arabes : en tout dix-sept ou dix-huit millions de sujets ottomans en Asie [1]. Je crois ces chiffres inférieurs à la réalité. Quant à la part de chaque race ou langue, il est encore plus difficile d'atteindre la moindre précision. Il est probable qu'en cette Asie turco-arabe, les pays soumis effectivement à la loi de Constantinople (je laisse de côté les États indépendants de l'Arabie centrale et maritime) contiennent six ou

1. Le livre de Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, n'est pas sans valeur; mais il est difficile de s'en rapporter à cet auteur trop préoccupé de ne pas déplaire à l'autorité turque.

Digitized by Google

sept millions de Turcs et congénères, cinq ou six millions d'Arabes, un million et demi de Grecs, deux ou trois millions peut-être d'Arméniens et de Kurdes, un demi-million de Syriens, un petit demi-million de Chaldéens et congénères, deux cent mille Juifs.

Il faudrait en vérité considérer cet empire comme *res nullius* : il est désert; les cinquante millions d'hectares de l'Asie Mineure n'ont pas vingt habitants au kilomètre carré; les soixante-trois millions d'hectares de la Syrie et des Fleuves n'en ont pas sept; les déserts de l'Arabie et leurs quarante-quatre millions d'hectares n'en ont pas deux. Paradoxe que sans peine expliquent les fantaisies de l'administration ottomane : les pentes et gorges du Taurus, avec leurs deux millions et demi d'habitants et leurs vingt millions d'hectares, avaient, avant les massacres arméniens, et ont encore, malgré ces massacres, une population plus dense que les plaines, les admirables plaines d'Antioche, de Ninive et de Babylone!

Dans l'ensemble, cette Turquie d'Asie (en ne mesurant toujours que les préfectures, les provinces réelles) a quelque cent quatre-vingts millions d'hectares. Tout n'est pas également fertile ou habitable. Au centre du plateau anatolien, les lacs saumâtres et les sables de l'Espkeschan occupent trois ou quatre millions d'hectares; entre la Syrie et la Mésopotamie, des revers du Liban aux bords de l'Euphrate, les pierrailles de la Badiet-ech-Cham (Désert de Damas), puis, entre le golfe du Sinaï et le golfe Persique, les dunes et roches de la Pétrée et du Nefoud (Désert

Digitized by Google

Rouge) en couvrent soixante ou soixante-dix millions peut-être. Supprimons encore vingt ou vingt-cinq millions d'hectares pour les steppes, monts, lacs et marais. Restent au moins soixante-quinze ou quatre-vingts millions d'hectares en terres de première valeur, bien pourvues d'eau par la chute des pluies ou facilement irrigables, sous la latitude de la Sicile et de l'Andalousie.

Au taux de la Sicile, ces bonnes terres devraient nourrir cent dix millions d'hommes. Trois fois plus petite que cette Asie ottomane, l'Espagne (cinquante millions d'hectares) a une population égale (dix-neuf millions d'habitants) : de part et d'autre, la proportion de terres montagneuses ou désertiques, inutiles, est la même; pourtant l'Espagne, de tous les pays européens, a la population la moins dense. Peuplée comme l'Italie, — que des montagnes encombrent également, — cette Turquie d'Asie aurait cent trente ou cent cinquante millions d'habitants. Peuplée comme la France, — qui nulle part n'a les champs de Pergame, d'Aïdin, de Tarse, d'Homs, de Bosra, de Mossoul et de Bagdad, — elle dépasserait encore cent millions. Elle n'en a sûrement pas vingt aujourd'hui [1].

1. Cf. A. Supan, *die Bevölkerung der Erde*, dans les *Petermann's Mitteilungen*. Ergänzungsheft, n° 135.

Digitized by Google

II

En 1881, cet empire turco-arabe était en travail de sécession : les revers de la guerre balkanique et les pertes du traité de Berlin avaient aigri les ressentiments des Arabes. « Un sultan vaincu, obligé de céder ses plus belles provinces aux chrétiens et abandonnant la terre de l'Islam à des mains infidèles, pouvait bien conserver la soumission des Turcs, [leur] dévouement fataliste et, d'ailleurs, intéressé; mais il devait immanquablement perdre l'attachement et le respect des Arabes[1]. »

En Arabie, la révolte des Wahabites jamais domptée; la rébellion perpétuelle du Yémen et des Bédouins; le voisinage de l'Hadramaut et de Mascate indépendants, du Liban privilégié et de l'Égypte autonome; les souvenirs de l'histoire ancienne et récente; peut-être aussi les incitations et l'argent de certaines puissances, de l'Angleterre en particulier (lord Beaconsfield et sir F. Layard n'en faisaient pas

1. Gabriel Charmes, *L'Avenir de la Turquie*, p. 179; cf. A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 110-111.

Digitized by Google

mystère[1]) : tout concourait à exaspérer les rancunes de cette race orgueilleuse.

En dehors de la péninsule arabique, à Beyrouth, à Damas, à Bagdad, l'espoir d'une grande Arabie, d'une Pan-Arabie, libérée, unifiée, puissante et prospère, gagnait ceux-là même que le Turc avait chargés de ses intérêts : le vali de Syrie, l'ancien premier ministre de la Jeune Turquie, Midhat-pacha, était affilié, disait-on, au parti séparatiste qui voulait rendre cette Pan-Arabie aux Arabes, dégager les Fils du Prophète de l'exploitation et de la barbarie turques : au lieu d'une monarchie militaire sous un soldat étranger, on referait de l'Islam une confédération théocratique sous un prêtre national ; tous les Croyants, égaux et frères comme au beau temps des Quatre Amis[2], vivraient en communautés autonomes, mais solidaires, sous la direction suprême du Prophète, dans la justice et la paix du khalifat, que l'on arracherait aux soudards de Stamboul et que l'on remettrait à des mains plus dignes, au Chérif de la Mecque, au Khédive d'Égypte ou à quelque autre personnage du monde arabisé. L'Osmanli, aux dires de ces séparatistes, n'était qu'un usurpateur : il n'avait aucun droit au khalifat[3] et son titre même de Sultan devait l'en écarter.

1. Voir les singuliers conseils donnés par W. Blunt aux cheikhs de l'Euphrate, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 343.
2. Les quatre premiers successeurs de Mahomet.
3. Cf. A. d'Avril, *Le Califat ottoman*, *Revue de l'Orient chrétien*, t. VI, p. 303 et suivantes.

Digitized by Google

En droit, le Khalife devrait être un membre, sinon de la famille, tout au moins de la tribu de Mahomet, sinon un Chérif, tout au moins un Koreichite : l'Osmanli n'appartient même pas à la nation, à la langue du Prophète. En droit aussi, le khalifat ne devrait être que l'organe de la loi divine, l'exécutif de ce législateur suprême qu'est le Coran : le pouvoir du Khalife est sinon constitutionnel, du moins juridique et légal. Ne lever aucune taxe qui ne soit prévue par le Livre, n'engager aucune dépense qui n'ait l'approbation du peuple, administrer pour le profit de tous et faire la part du dernier égale à la part du premier, telle était la règle des premiers Khalifes. Aboul-Féda raconte que, le jour de la mort d'Abou-Bekhr, Omar, étant monté dans la chaire de Médine et ayant reçu le serment de fidélité, prit la parole : « O vous qui m'écoutez, sachez bien qu'il n'y aura jamais d'homme plus puissant à mes yeux que le plus faible d'entre vous, lorsqu'il aura pour lui la justice, et que jamais homme ne me paraîtra plus faible que le plus puissant d'entre vous, s'il élève des prétentions injustes ». Et Fakr-eddin-Rasi ajoute :

Omar, qui avait reçu des toiles rayées du Yémen, les distribua entre tous les fidèles : chacun en eut pour sa part une pièce, Omar comme les autres. Il s'en fit faire un habit et, l'ayant revêtu, il monta dans la chaire pour prêcher la guerre sainte. Un homme, se levant, lui dit : « Nous ne t'obéirons pas. — Pourquoi? — Parce que, dans le partage des toiles rayées, chacun n'a reçu qu'une pièce, et tu n'en devais avoir qu'une. Or, nous te voyons un habit complet : tu es grand; une pièce n'aurait pu suffire à te vêtir. »

Digitized by Google

Omar se retourna sur son fils Abd-Allah et lui dit : « Abd-Allah, réponds à cet homme. » Abd-Allah se leva et dit : « Quand le Prince des Croyants a voulu se faire un habit, sa pièce était trop courte ; je lui ai donné une partie de la mienne. — A la bonne heure, dit l'homme : à présent, nous t'obéirons [1]. »

Un sultan n'a jamais gouverné et ne pourra jamais gouverner ainsi. *Sultan* est un mot arabe qui signifie *commandant absolu*, *empereur militaire*. Pour mériter le titre de sultan, il faut avoir au moins dix mille cavaliers et des rois vassaux, puisque tout sultan doit être roi des rois. Pour payer ses cavaliers, un sultan doit « manger » ses peuples, et la mangerie en effet a toujours été la première fonction, la seule fonction du Turc dans l'Islam... Tels étaient, en 1881, les raisonnements du parti arabe et le peuple semblait les comprendre.

De 1881 à 1906, si l'indépendance des peuples arabes n'a pas été réalisée ; si la révolte, endémique au Nedjed, au Yémen et parmi les Bédouins, n'a pas gagné tout le pays au delà du Taurus ; si même l'idée pan-arabique, sans perdre de son influence et de son charme parmi les lettrés, les nobles et les riches, a quelque peu relâché sa prise sur la foule et sur les gens de religion ; bref, si, malgré son origine, sa langue et sa résidence turques, le Sultan apparaît encore aux Arabes comme le Khalife légitime : c'est l'habileté du seul Abd-ul-Hamid qui a produit ces

1. N. Desvergers, *Arabie*, p. 228.

Digitized by Google

grands résultats. On doit reconnaître cette habileté; mais il faut constater aussi que, sacrifiant tout à cette politique « khalifale », Abd-ul-Hamid n'a vécu et gouverné que pour elle, aux dépens de sa Turquie et de ses peuples ottomans. Vie privée et vie publique, administration intérieure et politique étrangère, on peut dire qu'il n'est pas un de ses actes, pas un de ses gestes, qui n'ait tendu à gagner la confiance des Arabes et de l'Islam, mais aussi à compromettre — Gabriel Charmes était bon prophète — l'avenir des Turcs et de la Turquie.

Ses prédécesseurs gouvernaient leur Asie à la turque : la force militaire leur semblait la seule garantie de leur pouvoir, et la courbache était leur raison suprême. Quand elles étaient bien pourvues de soldats et de poudre, leurs garnisons et leurs patrouilles leur assuraient du moins les villes et les routes : ils laissaient la campagne, les monts et les déserts aux amateurs de libre vie. Dès que, faute d'argent, leurs casernes et leurs arsenaux venaient à se vider, — et le plus souvent les uns et les autres étaient à sec, — c'était sur toute la terre arabe une germination soudaine de libérateurs, de prophètes et de brigands, de petits États et de grandes compagnies : un Druze se taillait une principauté entre le Hauran et la côte syrienne, se fortifiait dans Tyr, Sidon et Saint-Jean-d'Acre; un Ibn-Arouk régnait à Palmyre; un Chammar rançonnait Bagdad; un Montefick assiégeait Bassorah; les villes elles-mêmes devenaient des pachaliks autonomes où, moyennant

Digitized by Google

tribut à la Porte, des familles turques, kurdes ou arabes se maintenaient de père en fils.

Sans négliger la force, Abd-ul-Hamid préfère d'autres moyens. Il interne, déporte, empoisonne[1] les chefs arabes sur le moindre soupçon; mais il tâche auparavant de les acheter, de gagner leur entourage ou de les neutraliser l'un par l'autre en de ténébreuses querelles. Il sait exploiter la capacité de haines et de perfidies, les vieilles coutumes de vengeances et de « sang », qui toujours distinguèrent cette race. Il a dans toutes les tribus, même chez les Bédouins les plus rebelles, des *mollahs* qui tiennent auprès des chefs le rôle de conseillers religieux et politiques, d'aumôniers en quelque façon et de secrétaires[2]. Partout, circulent ses espions et ses corrupteurs. A Constantinople même, dans son Yildiz-kiosque, il a des Arabes parmi ses meilleurs instruments de règne.

Il a sa garde arabe qu'il oppose à sa garde albanaise, tandis que les *tufekdjis* (fusiliers) bosniaques, élite de confiance, surveillent ces hyènes et ces loups, que parfois l'on met aux prises pour qu'une saignée abatte leurs crises de férocité ou rafraîchisse leurs discordes. Il a son cabinet et ses bureaux arabes, qui instruisent et mènent la plupart des affaires civiles et religieuses. Des Turcs, des Kurdes et des Albanais détiennent, comme autrefois, les fonctions d'apparat,

1. Cf. A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 69 et 110.
2. Sur le rôle de ces *mollahs*, cf. A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 335-338.

Digitized by Google

les grands gouvernements et commandements, les ministères et les ambassades; mais ce sont des Arabes qui ont l'influence secrète, réelle : la Porte reste aux Turcs et aux Albanais; mais le Palais est aux Arabes [1].

Une bande recrutée parmi toutes les races de l'Islam est venue se poster dans les couloirs du palais d'Yildiz-Kiosk. Des Tcherkesses, des Albanais, des Kurdes, des Bosniaques et des Arabes ont composé l'état-major du khalifat et se sont attribué toutes les fonctions du Divan. Naguère, prince dévot, Abd-ul-Hamid avait été la proie des mollahs errants et des derviches voyageurs. Leur pauvre théologie, leurs prédications et leurs oracles avaient rempli ses heures désœuvrées au sortir d'une crise de jeunesse. Ces inspirés, venus des contrées les plus lointaines de l'Empire, n'ont pas cessé de rôder autour de lui, de lui insuffler leur fanatisme. Les portes d'Yildiz s'ouvrirent d'abord à quelques cheiks, réputés sages et pieux. Du fond de leurs obscures tribus, des centaines de marabouts partirent pour Constantinople. Dès lors un mouvement mystérieux s'est établi. Tout l'Islam envoie des personnages religieux prendre des ordres chez le Sultan, qui tient bureau de panislamisme. Un célèbre prédicateur, le cheik Aboul-Houddah, est le chef incontesté de ce département, le grand ministre de l'agitation religieuse.

Cette gent enturbanée s'est emparée du Sultan par toutes ses faiblesses. Il avait peur : on le terrorisa. Il était assez sottement vaniteux : on restaura pour lui la langue des courtisans-poètes de l'Iran et de la Bokkharie. Il aimait le pouvoir : on lui montra le sien menacé sans cesse et on lui laissa l'illusion de tout faire par lui-même.

Certes, il lui était loisible de se débarrasser de l'un ou de l'autre de ses conseillers; mais il ne pouvait pas, il ne peut

1. Voir mon livre sur *La Politique du Sultan.*

Digitized by Google

pas, aujourd'hui encore, se débarrasser du groupe, car il lui a remis le soin de sa propre sécurité. Il a beau s'enfermer derrière de grands murs, faire tripler les cordons militaires et payer une moitié de la Turquie pour espionner l'autre moitié : il craint de mourir étouffé dans son palais, à l'exemple de tant de ses prédécesseurs. Il cherche une protection dans les aventuriers qui l'entourent. Ceux-ci lui doivent tout. Ils sont embusqués sur le Bosphore au milieu des Ottomans, qu'ils pressurent et bafouent. Ils ont besoin que le maître vive.

Comme ils le tiennent à leur merci et font bonne garde autour de lui, il ne voit que par leurs yeux, n'entend que par leurs oreilles. Et lorsque, très digne, un de nos gouvernements occidentaux engage une conversation avec le reclus d'Yildiz-Kiosk, que l'on s'obstine à traiter en prince éclairé, le colloque met aux prises la haute culture des plus grandes civilisations avec la barbarie du nomade rusé. L'âme arabe s'épanouit au palais d'Yildiz-Kiosk avec Izzet pacha, Aboul-Houddah et d'autres [1].

Avant son avènement, Abd-ul-Hamid était sous l'influence d'un derviche, Mohammed Zafir, fils d'un théologien de Médine qui avait été le rénovateur de la secte mystique des Chadeliyah. Puis un cheikh indien, Rahmatoullah, auteur du célèbre *Izhar-al-Haqq* (Révélation de la Vérité) et polémiste de l'Islam contre le christianisme, fut appelé de la Mecque où il s'était établi ; le Sultan le combla d'honneurs. De grandes récompenses furent pareillement accordées au polémiste syrien, Saïd Houssein-al-Djisr. Mais de tous les personnages religieux, Aboul-Houda, de la secte des Rifaiyah, sut l'emporter :

1. Georges Gaulis, *Les Questions d'Orient*, p. 45-47.

Digitized by Google

L'école rifaïte est, depuis de longues années, représentée à Constantinople par Aboul-Houda. Celui-ci, originaire d'Alep, vint dans la capitale peu de temps après que la réputation de Zafir s'y fut établie. Il y gagna des adhérents parmi les courtisans, qui surent lui gagner les bonnes grâces du Sultan, lequel ne vit aucun inconvénient à favoriser simultanément les deux écoles des Chadeliyah et des Rifaiyah.

Or, les Rifaiyah avaient pour représentant à Médine Sayid Ahmad Asad, dont la famille est sur le pied de guerre avec celle de Sayid Çâfi, l'ami de Zafir. Asad, apprenant la faveur d'Aboul-Houda, se rendit à Constantinople et, depuis ce moment, les deux raisons sociales Aboul-Houda, Asad et Cie, Safir, Çâfi et Cie, ne cessèrent d'employer les intrigues et les calomnies pour se nuire réciproquement dans l'esprit du Sultan. Asad est parvenu à humilier Çâfi; mais Zafir a été épargné par égard pour l'ancienneté de ses relations avec le Sultan.

Il est, à Constantinople, un autre vieillard, qui a su profiter pour lui et pour les siens de la religiosité du Sultan. Il appartient aux Sayids Alawidites de l'Hadramaut, honorés dans tout le monde mahométan : il s'appelle Sayid Fadhl-pacha, depuis que le Sultan lui a conféré cette dignité. Les Alawi, se targuent de leur généalogie incontestée qui les rattache à Alawi descendant de Houssein, petit-fils du Prophète...

Ces trois vieillards, qui sont censés représenter les plus hauts intérêts de la religion dans l'entourage du Sultan, se font injurier réciproquement par leurs disciples et plumitifs anonymes : c'est la guerre à mort pour se réserver l'exploitation des dispositions religieuses du Sultan [1].

Abd-ul-Hamid a remis le sort de l'empire aux intrigues religieuses de ces saintes gens. Dès 1879, après

1. C. Snouck Hurgronje, *Rev. de l'Hist. des Religions*, XLIV, p. 262 et suivantes.

Digitized by Google

le renvoi des Jeunes Turcs, il appelait aux affaires le Tcherkesse tunisien Khaïr-eddin, qui lui promettait de fédérer autour de son trône tous les musulmans de l'empire et du dehors. Après le renvoi de Khaïr-eddin, les journaux officieux continuèrent d'inviter « les princes et les peuples de l'Islam à entrer franchement en relations avec le Khalife, à lui confier la direction de leur politique et à se soumettre à ses ordres[1] ». Mais durant les dix-huit premières années de son règne (1876-1894), Abd-ul-Hamid tâtonna, sembla parfois reculer et toujours hésita sur le choix des moyens.

Dans sa vie privée, il s'efforçait de mériter l'approbation des plus dévots. Finis les jours d'abomination, où les surnoms de *mest* (ivrogne) et de *giaour* (infidèle) étaient bien portés par les Sultans, buveurs de vin et disciples de l'Europe! Finis même, les étalages de luxe et de crapuleuse débauche, qui étaient comme d'étiquette à la cour du Grand Seigneur! Par crainte des complots, par calcul politique ou par quelque réveil de sa foi, Abd-ul-Hamid revenait à la rigueur des premiers âges, à l'observance presque littérale : « Ne portez pas d'habits de soie, a dit le Prophète, car celui qui s'en revêt dans ce monde ne s'en revêtira pas dans l'éternité... Le feu de l'enfer consumera les entrailles de celui qui boit ou mange dans des vases d'or et d'argent. » Abd-ul-Hamid affecta la simplicité, l'austérité. Il ne lâcha plus la

1. Gabriel Charmes, *L'Avenir de la Turquie*, p. 144.

Digitized by Google

bride à ses goûts de lucre et à ses passions que derrière les hautes murailles de son Yildiz-kiosque. Il ne parut en public que pour l'accomplissement des actes fondamentaux que le Livre impose au fidèle, pour les cérémonies du saint jour, du vendredi, ou pour les fêtes traditionnelles de la religion et de la dynastie. En son Palais d'Yildiz, le bon peuple disait que, plongé dans la contemplation et les exercices pieux, parmi les saintes gens, il honorait les prêtres, nourrissait les pauvres, secourait les *softas* (étudiants en théologie) et subventionnait les pèlerins. Ses offrandes allaient à tous les sanctuaires de l'Islam. Il avait des émissaires en Chine, au Maroc, aux Indes, à Bokkara, surtout dans les anciennes provinces de son empire, — Égypte, Tunisie, Bosnie, Caucase, etc., — qui étaient tombées sous la loi de l'Infidèle...

Il organisait un séminaire de missions islamiques, dont les élèves envahiraient le monde, à l'exemple des missionnaires chrétiens. Le Khalife, en dehors de son empire turc, a deux cent cinquante millions de fidèles à évangéliser, dans les trois continents de l'ancien monde et dans les archipels de l'Océanie. L'empire turc, par le nombre, n'est que le cinquième ou le sixième des États musulmans. Le Sultan-Khalife n'a que seize ou dix-huit millions de sujets tournés vers la Mecque. Le roi d'Angleterre en a le quintuple : plus de soixante millions aux Indes, vingt ou vingt-deux millions en Afrique (y compris l'Égypte) et en Arabie. La Chine doit en avoir près de trente-cinq millions; la Hollande, à Java et Sumatra,

Digitized by Google

trente autres millions. Notre Afrique française en compte une vingtaine de millions et le Tsar n'en a guère moins dans son Caucase et ses provinces d'Asie et du Volga. Autant que l'on peut dresser, — à quelques millions près, — une statistique d'ensemble, voici la carte grossière de l'Islam :

Empire Anglais (Égypte comprise). .	82	milllions
Empire Chinois	34	—
Empire Hollandais	30	—
Empire Français	20	ou 22
Empire Russe	18	millions
Empire Turc.	16	ou 18
Perse.	10	millions
Maroc.	8	ou 9
Afghanistan.	5	ou 6
Arabie indépendante.	4	ou 5
Empire Allemand	2	ou 2.5

C'étaient ces 200 ou 250 millions d'hommes que le panislamisme rêvait de fédérer au service du Khalife :

Le panislamisme, pendant des années, a été une sorte d'épouvantail pour les puissances colonisatrices, qui possèdent des empires d'outre-mer peuplés de musulmans. On a dit et redit que le Sultan serait, un jour ou l'autre, à même de faire naître, sur un signe, de formidables révoltes dont les conquérants ne viendraient pas à bout. Le fait est qu'il a entretenu, un peu partout dans les pays musulmans, des intrigues infatigables. Pénétré de l'importance des ligues islamiques, il a commencé, aussitôt après le traité de Berlin, à faire braver l'Europe entière par la ligue albanaise. Lorsque la France eut institué son protectorat en Tunisie, il déversa sur les *tekkés* et les *zaouïas* de la Régence et de la Tripolitaine d'énormes subsides. Il entretint des agents dans tous les centres théologiques, aussi bien à la mosquée d'El-Azhar, au

Digitized by Google

Caire, qu'à la mosquée de Fez et aux Indes. Il devint partout tracassier, gênant et voulut passer pour dangereux [1].

Manœuvres un peu puériles, vaines démonstrations, dont la mission de l'*Erthogroul* en 1887 fut l'épisode le plus symbolique! Abd-ul-Hamid, pour remercier le Mikado, qui tolérait dans son empire la religion du Prophète, comme les autres religions, lui décerna la plaque de l'Imtiaz ornée de diamants; son intention réelle était de montrer le pavillon du Khalife aux musulmans de l'Inde, des îles Malaises et de la Chine. Pour convoyer la précieuse plaque, il fit donc partir l'*Erthogroul*, vieille frégate repeinte, sur laquelle il chargea son ministre de la Marine, plusieurs amiraux, une foule d'officiers, toute une promotion de cadets et trois ou quatre cents hommes. L'*Erthogroul* sortit de la Corne d'Or et, sans encombre, franchit les Dardanelles. A Smyrne, on dut refaire sa provision de charbon que le trésor impérial avait payée avant le départ, mais que l'intendance avait revendue aux entrepositaires. A Port-Saïd, la générosité du Khédive renouvela les vivres qui pareillement avaient disparu. Puis, jusqu'à Aden, dans les eaux musulmanes, avec des pilotes arabes, le cabotage se poursuivit : la route n'était pas douteuse. Mais quand s'ouvrit l'immensité de l'océan Indien vers l'escale mystérieuse de Colombo, l'incertitude et la crainte leur firent attendre un voilier com-

1. Georges Gaulis, *Les Questions d'Orient*, p. 44.

Digitized by Google

plaisant (la machine vieillie n'aurait pas pu suivre un vapeur), qui les recueillit dans son sillage. Ils arrivèrent à Colombo, démunis de tout, trouvèrent un fournisseur confiant, qui leur avança provisions et matériel : ils en prirent une pleine cargaison et partirent sans payer. Le hasard, autant que le pilote, les amena à Singapour où, prévenus par le télégraphe, les recors les attendaient et mirent arrêt sur la frégate : de Constantinople, on se hâta d'envoyer l'argent pour éviter qu'ils vendissent la plaque. Libérés, comme ils voguaient sur les rivages plus hospitaliers de notre Indo-Chine, le typhus les allégea d'une cinquantaine d'hommes. La charité française les recueillit au cap Saint-Jacques, les guérit, les vêtit, remplit leur cale et leurs soutes. Ils repartirent après un séjour : le long de la côte chinoise, de *settlements* en *settlements* européens, avec les bons offices et les aumônes de la France, ils atteignirent Yokohama et remirent la plaque... Ils revenaient, quand un coup de vent les jeta sur un îlot de la mer Intérieure : le bateau et la moitié de l'équipage disparurent.

***

Jusqu'en 1894, la politique panislamique n'eut pas de meilleur succès.

D'ailleurs, inquiétant Russie, Angleterre et France, toutes les puissances « musulmanes », elle pouvait réconcilier contre elle cette chrétienté, dont le désac-

Digitized by Google

cord avait, en 1878, sauvé la Turquie. Abd-ul-Hamid n'a jamais été enclin à méconnaître ou à braver les périls : il voyait clairement que la coalition de l'Islam ne lui serait d'aucun profit, s'il devait la payer d'une coalition européenne; les puissances étaient justement en train de se partager l'Afrique (1885); elles pouvaient, mises en goût, songer à un autre partage. Abd-ul-Hamid se tenait donc sur la réserve, sans risquer de démarches trop publiques ou trop osées.

A partir de 1888, cependant, l'intérêt, que l'Allemagne commença de prendre aux affaires ottomanes, surtout aux chemins de fer d'Anatolie, lui donna quelque confiance : désormais, il avait un avocat dans les conseils de l'Europe.

En 1889, la visite de Guillaume II et les propos — ou les engagements — qui furent échangés rendirent Abd-ul-Hamid plus hardi : il installa en Crète cette politique de réaction contre les libertés et de persécution contre les chrétiens, qui, de 1889 à 1896, livra l'île aux gouverneurs militaires et aux beys musulmans; en Anatolie, il inaugurait aussi contre les Arméniens (juin 1890) les tracasseries policières et les razzias kurdes. C'étaient, depuis le traité de Berlin, les premières revanches de l'Islam sur les *raïas*... L'alliance franco-russe, qui survint (avril-juillet 1891), rejeta Abd-ul-Hamid en ses hésitations : Triple Alliance et Double Alliance vidant leurs querelles, la Turquie serait-elle l'enjeu de la lutte ou l'objet de la transaction si la Russie et l'Autriche reprenaient leurs empiétements balkaniques?

Digitized by Google

Bientôt, les menaces se dissipèrent. Il devint probable, puis certain que Russie et Autriche ne désiraient que le *statu quo* dans les Balkans et que, tôt ou tard, un accord formel les réconcilierait aux dépens, non du Turc, mais des chrétientés. M. Hanotaux arrivant aux affaires (juin 1894), Abd-ul-Hamid allait avoir à Paris un ami aussi fidèle que celui de Berlin, et le « grand projet » allait donner au Khalife la complicité des deux Alliances.

Ce grand projet, que M. Hanotaux avait peut-être rapporté de sa légation de Constantinople (1885-1886), était de chasser les Anglais de l'Égypte par une revendication du Sultan-Khalife, qu'appuierait la diplomatie, au besoin la force des puissances : dans ce règlement des querelles chrétiennes, le Sultan, suzerain de l'Égypte, serait le personnage indispensable; dans cette délivrance d'une terre musulmane, le Khalife apparaîtrait à l'Islam comme le chef de tous les rois du monde; après l'Égypte, qui l'empêcherait de libérer les Indes, la Tunisie, le Turkestan ou Chypre? Prenant les devants, Abd-ul-Hamid voulut se débarrasser des gêneurs qui l'importunaient en son Anatolie.

Contre les Arméniens, la jalousie de la *camarilla* arabe était exaspérée. Depuis vingt ans, les Arméniens dirigeaient à Stamboul les finances privées du Maître; dans l'administration provinciale et centrale, ils avaient accaparé nombre de places influentes. Ce peuple émigrant peu à peu descendait de son Taurus et venait reprendre les « marches », puis les plaines

Digitized by Google

du royaume kurde et bédouin. Dispersées dans tout l'empire, ces communautés chrétiennes revendiquaient pour le *raia*, en terres khalifales, l'égalité civile et l'ordre légal; leurs jeunes gens lâchaient parfois d'imprudentes paroles; ils avaient des relations intimes avec les *giaours* d'Europe et principalement avec ces Anglais, auxquels le monde syro-arabe n'a jamais pardonné la Convention de Chypre : tout concourait à ameuter contre l'Arménien les inimitiés particulières et les haines religieuses. L'intérêt évident de la Turquie était de s'attacher ces travailleurs intelligents et inlassables, qui partout faisaient vivre le commerce et ne demandaient qu'à faire revivre les terres et les eaux.

Mais le bon peuple musulman accusait déjà le Khalife de favoriser cette lèpre arménienne et même d'appartenir à cette race, pour laquelle sa mère aurait eu de coupables faiblesses. Les massacres commencèrent (octobre 1894).

En leur trop zélée obéissance aux ordres du Maître, fonctionnaires turcs et brigands kurdes dépassèrent la mesure : les protestations de l'Angleterre, qui duraient depuis six ans déjà, finirent par éveiller la conscience occidentale. Au printemps de 1895, la Double Alliance était obligée d'envoyer ses commissaires enquêter avec le commissaire britannique sur les atrocités du Sassoun; leur rapport fut tel que les ambassadeurs de France, de Russie et d'Angleterre exigèrent des réformes et le retour aux stipulations du traité de Berlin (mai 1895).

Digitized by Google

Mais, confiant en ses deux amis de Berlin et de Paris, bien renseigné sur les dispositions favorables du prince Lobanof, Abd-ul-Hamid écarta toutes les suggestions des politiques. Un groupe de Jeunes Turcs, autour de Mourad-bey, lui remontrait vainement le danger, le dommage et la honte de cette exécution : plein de rancune contre la Russie qui persécutait ses frères, ce peuple arménien de Turquie n'avait contre le Turc aucune haine nationale; il ne rêvait ni d'indépendance ni même d'autonomie; il réclamait seulement une justice équitable, une administration régulière; traité en sujet ottoman, il deviendrait la meilleure défense de l'Empire contre les ambitions russes.

Abd-ul-Hamid n'écouta que la *camarilla* arabe : massacre dans les rues de Constantinople (30 septembre 1895), massacres de Trébizonde, Erzeroum, Kighi, Erzindjian, Bitlis, Baïbourt, Malatia, Mersina, Diarbékir, Arabkir, Mardin, Van, etc., durant les mois d'octobre et de novembre, au fur et à mesure que les émissaires du Khalife arrivaient à leurs chantiers de travail.

A la fin d'octobre 1895, pourtant, comme M. Hanotaux tombait du ministère, comme les réclamations de l'Angleterre devenaient menaçantes et comme la France, l'Europe peut-être, semblait prête à les appuyer, Abd-ul-Hamid eut une crise de peur, d'où sortit le règne du syrien Izzet-bey, aujourd'hui Izzet-pacha, secrétaire de Sa Hautesse pour les affaires extérieures :

Digitized by Google

En cet automne de 1895, lorsque les diplomaties de la France et de l'Angleterre semblaient être d'accord et assez fortes pour entraîner le concert européen dans une action contre la Turquie, le Sultan, tremblant sous cette menace, tomba tout à coup dans une grande perplexité. Il demanda conseil à un personnage de race turque, Mourad-bey, dont il avait l'intention de faire son secrétaire. Celui-ci lui présenta un rapport dépeignant la situation comme fort mauvaise. D'après lui, le scandale causé par les premiers massacres risquait d'ameuter contre la Turquie l'opinion du monde civilisé. Il y avait du reste une honte à tolérer les atrocités des Kurdes en Asie Mineure. Le Sultan devait à tout prix y mettre fin pour demeurer l'égal des chefs d'États de l'Europe.

Abd-ul-Hamid, impressionné, fut sur le point de céder et de prendre, envers les puissances, un engagement qui l'eût forcé à sévir contre les assassins. C'est à ce moment qu'apparut l'arabe Izzet-bey.

Familier des cheikhs du Palais, il avait, lui aussi, préparé son rapport qu'il parvint à faire présenter au Khalife. Il lui montra l'Europe divisée, impuissante par le faux accord même qui venait de reconstituer le concert européen. Le Sultan ne voyait-il pas que les États étrangers étaient, à six, bien moins redoutables qu'isolément? Le devoir du Khalife devenait des plus clairs; il fallait résister ouvertement aux injonctions des puissances, et l'une d'elles ne manquerait pas de donner bientôt à la Turquie quelque encouragement secret et une aide efficace.

Le Sultan suivit en tous points les conseils de ce nouveau venu. Izzet entra au Palais comme secrétaire, devint le conseiller intime et le grand favori du souverain; il fut le maître de la Turquie, et les diplomates étrangers traitèrent avec lui de toutes les affaires. Pendant qu'il les amusait et leur mentait avec un cynisme effroyable, les massacres s'accomplissaient sous sa haute direction, et le Sultan parlant de lui à un ambassadeur s'écriait : « J'ai enfin trouvé un ami [1] ».

1. Georges Gaulis, *Les Questions d'Orient*, p. 47-48.

Digitized by Google

Izzet est un Arabe de Syrie, qui fut élevé par les Jésuites de Beyrouth. D'une naissance obscure, il avait eu, dans les fonctions judiciaires, de très humbles débuts. Mais adroit et audacieux, il avait, tout en faisant assez mal ses propres affaires, rendu quelques services au Sultan. Il arriva à la confiance du Maître par un exploit — un vol de portefeuille dans la poche d'un haut fonctionnaire suspecté — qui le fit expulser du Cercle d'Orient, le cercle européen de Péra [1]... Izzet-pacha, secrétaire du Palais, est aujourd'hui l'un des grands personnages de l'empire, le plus grand après Abd-ul-Hamid et le plus riche peut-être; il possède dans son Liban, dans le pays de Nebkh, entre Homs et Damas, une petite province; il a des intérêts dans toutes les entreprises des Européens : Allah récompense toujours ses serviteurs véritables; Izzet eut en 1895 le flair de découvrir où portait le service d'Allah. Ses prévisions les plus optimistes furent aussitôt dépassées : deux années de succès inouïs (1896-1897) couronnèrent la politique khalifale.

L'Angleterre d'abord dut renoncer à son plan de réformes effectives (novembre 1895) : la guerre sainte contre l'Arménien fut poussée dans tout le royaume turc; deux ou trois cent mille victimes attestèrent la ferveur du Khalife. Puis M. Hanotaux revint aux affaires (30 avril 1896) : « le grand projet », amorcé par l'expédition Marchand, força l'Angleterre de ne plus songer qu'au Soudan et de laisser le concert

1. B. Stern, *Abd-ul-Hamid II*, Buda-Pest, 1901, p. 131 et suiv.

Digitized by Google

européen diriger au gré du Sultan, non seulement les affaires arméniennes, mais encore les affaires crétoises.

Ici, la politique khalifale atteignit son apogée : le 4 février 1897, les massacres et les incendies éclataient en Crète ; le 9 avril, les Grecs engageaient follement la guerre, qui, en moins de cinq semaines, ramenait en Thessalie les garnisons du *Ghazi*, du *Victorieux*. Ce titre de *Ghazi*, que jadis tous les khalifes méritaient dès leurs premières années de règne, voici qu'Abd-ul-Hamid le conquérait à son tour : pour la première fois depuis un siècle, une terre chrétienne retombait aux mains de l'Islam ! Dans le monde musulman, ce fut une explosion de joie et d'orgueil, un enivrement, qui dure encore après dix années. Au Victorieux, on reporta tout le mérite, qui revenait en vérité aux officiers allemands. Guillaume II crut affirmer son protectorat panislamique en ce toast de Damas (octobre 1898), où il se proclamait « l'ami des trois cents millions de musulmans » ; mais ce discours ne fut interprété par l'Islam que comme l'hommage d'un empereur vassal envers le suzerain des puissants empereurs, « le distributeur des tiares aux Cosroès qui sont sur les trônes ».

La Turquie fit, comme toujours, les frais de cette gloire panislamique. Les massacres arméniens ne lui avaient rapporté que quatre provinces dépeuplées, l'arrêt du commerce dans ses villes d'Europe et d'Anatolie, la diminution des impôts et l'émigration de tout un peuple, qui s'en allait semer dans les

Digitized by Google

deux mondes la haine du nom turc. La campagne de Thessalie ne lui valut, en fin de compte, que la perte de la Crète (novembre 1898), en attendant la perte de la Macédoine.

Mais Abd-ul-Hamid n'avait d'yeux que pour les trois entreprises arabes que son prestige reconquis allait lui rendre possibles : le chemin de fer de Bagdad (l'ami de Berlin en revendiquait la construction), qui devait lui mettre sous la main les Fleuves et Irak-Arabi; le chemin de fer de la Mecque (Izzet-pacha en eut la charge), qui, prouvant à tout l'Islam quels soins le Khalife donne à la commodité et à la sécurité du Pèlerinage vers les Villes Saintes, devait confirmer au Khadime le contrôle permanent sur les Deux Harems; enfin l'expédition du Yémen et la soumission de l'Arabie indépendante ou rebelle.

Digitized by Google

III

C'est à ces trois entreprises que le Khalife, durant les six années dernières (1901-1907), a consacré toutes ses intrigues et la plupart de ses ressources. La première, — la ligne de Bagdad, — n'a que lentement progressé. La troisième, — l'expédition du Yémen, — parut terminée par la rentrée des troupes turques à Sana et par l'ambassade des cheikhs yéménites à Stamboul (juin 1907); mais la révolte semble aujourd'hui en pleine recrudescence. Quant au chemin de fer sacré, c'est lui qui a conduit les Turcs à la violation du territoire égyptien et à cette dispute d'Akabah-Tabah, qui risqua de tourner si mal (avril 1906). Ces trois entreprises khalifales mènent forcément à un conflit avec l'Angleterre.

La mer Rouge et le golfe Persique sont devenus le principal souci de Londres. Dans le reste de l'univers, une série d'accords et d'événements favorables semblent avoir garanti pour longtemps les intérêts britanniques : en Amérique, l'amitié avec les États-

Digitized by Google

Unis, affermie par l'abandon de Panama au contrôle yankee; en Afrique, les accords avec la France et la victoire sur les Boers; dans le Pacifique, l'alliance avec le Japon et le renoncement à toute acquisition chinoise; dans l'Atlantique et la Méditerranée enfin, la cordiale entente avec les nations latines. Restent l'Asie antérieure et les Indes.

A la question d'Orient, qui se débat autour de Constantinople, à la question d'Extrême-Orient, qui se rouvre autour de Pékin, les Anglais n'attachent plus autant d'importance depuis que les défaites et la révolution russes leur ont enlevé le cauchemar de l'ours moscovite. Mais ils ont inventé un mot nouveau, *Middle East*, pour cette région de l'Asie qui va de la Méditerranée aux Indes : l'Europe, jadis, s'en inquiétait assez peu; l'Allemagne, aujourd'hui, leur paraît s'en occuper beaucoup trop; la question du *Middle East*, de « l'Orient Moyen », est devenue l'objet de leurs préoccupations.

Pour la flotte et, par conséquent, pour la politique de l'Angleterre, deux mers, le golfe Persique et la mer Rouge, partagent le *Middle East* en deux théâtres d'opérations diplomatiques et militaires. Dans le golfe Persique, Londres a signé un accord avec les Russes afin de tenir tête aux projets allemands sur Bagdad et Koweit; elle peut attendre de pied ferme; grâce aux positions acquises de Mascate et de Bahrein, rien ne presse de ce côté : les locomotives allemandes sont encore loin; les flottilles anglaises peuvent au premier besoin remonter jusqu'à Bagdad.

Digitized by Google

Dans la mer Rouge, au contraire, il semble que Londres ait depuis trois ans déployé quelque hâte : chemin de fer et port dans le Soudan égyptien, négociations anglo-franco-italiennes touchant l'Éthiopie, revendications et annexions autour d'Aden, voilà pour les actes publics; un lien secret rattache-t-il à des menées anglaises les rébellions du Yémen et les agitations du Hedjaz? la révolte arabe, que l'on nous prédit[1], sera-t-elle une explosion spontanée?

Dès le milieu du XVIIIe siècle, à peine achevé l'établissement des Anglais dans l'Inde, les explorateurs et les agents à la solde de Londres sillonnaient la mer Rouge et reliaient les deux rives de leurs multiples itinéraires. Bruce et Burckhardt nous ont laissé les journaux de leurs voyages en Syrie, en Égypte, au Soudan, en Arabie, en Abyssinie; combien d'autres furent envoyés, dont les archives britanniques n'ont pas livré les rapports! Même avant la percée de l'isthme de Suez, la mer Rouge semblait à ces explorateurs le chemin droiturier de l'Inde, et Bruce assignait, comme premier devoir à la politique anglaise, la renaissance du commerce maritime en ces eaux, la suppression de la tyrannie turque et la libération des peuples indigènes.

Depuis quatre siècles, la rapacité et l'impuissance du gouvernement turc ont livré les ports de la mer Rouge aux mangeries des pachas ou aux pirateries des Bédouins. Il est certain que le Turc, ici comme

1. Cf. Negib Azoury, *Le Réveil de la Nation arabe* (Plon, 1905); Eugène Jung, *Les Puissances devant la Révolte arabe* (Hachette, 1906).

Digitized by Google

ailleurs, est incapable de réformer lui-même son administration. L'Angleterre met-elle son espoir dans les Arabes? pense-t-elle qu'une Arabie, détachée de Stamboul, entrerait dans les voies du progrès et renouerait avec l'Occident les mêmes relations de bon voisinage que les Nabatéens entretinrent jadis avec l'empire des Ptolémées et des Césars? Les Arabes ont eu de grandes civilisations; à plusieurs reprises, ils ont adopté les leçons et la culture de l'étranger : peut-on espérer un renouveau de leur intelligence?

Cette libération des Arabes n'est-elle au contraire qu'un prétexte, et l'Angleterre compte-t-elle substituer son protectorat à l'oppression ottomane? tuteur de l'Égypte, maître du Soudan, de la Somalie et d'Aden, véritable « thalassocrate » de la mer Rouge, l'Anglais pense-t-il, en Arabie, revêtir sa force d'un manteau religieux et, par l'Islam égyptien, gagner à sa cause l'Islam des Villes Saintes? Contre le Khalife turc, relèvera-t-il les droits du Chérif de la Mecque?

Quelles qu'en soient les intentions dernières, la poussée anglaise dans la mer Rouge est indéniable et — les journaux panislamiques le disent bien haut — le Sultan destine son chemin de fer du Hedjaz autant à la lutte contre les Anglais qu'au service du Pèlerinage. Mais, réduit à ses Turcs, le Sultan contre l'Angleterre ne pourrait pas grand'chose : escompte-t-il la coopération de son ami de Berlin?

Sur la mer Rouge, certains incidents ont paru

Digitized by Google

trahir quelques desseins de Guillaume II : Koumah, l'une des îles Farsan, entre Djeddah et Hodeïdah, a été prise à bail pour un entrepôt de charbon et une station des flottes allemandes[1]; tandis qu'une mission navale poursuivait de Périm à Djeddah ses explorations hydrographiques, une mission diplomatique allait en Éthiopie défendre les « intérêts économiques » de l'Allemagne, — comme au Maroc. On lisait dans le *Temps* du 24 juillet 1906 :

La *Gazette libérale* de Berlin remarque que l'Italie, en concluant un traité avec la France et l'Angleterre relativement à l'Abyssinie, a fait en réalité un nouveau « tour de valse ». Il serait bien étonnant, dit ce journal, que les intérêts économiques de l'Allemagne, en dépit de toutes les assurances officielles, n'en eussent subi aucune atteinte. Pourquoi le Reichstag aurait-il voté les crédits nécessaires pour l'entretien d'un ministre à Addis-Ababa, si ce ministre n'avait pas à défendre ces intérêts? Il existe déjà des entreprises allemandes en Abyssinie. Il y a le syndicat métallurgique abyssin, qui a obtenu une concession importante dans le Wollaga, la société abyssine de mines et de commerce, qui a élevé des bâtiments à Diredena et à Addis-Ababa et établi une succursale à Djibouti; il y a enfin une maison de Hambourg qui a installé des représentants dans le Harrar. Le conseiller de commerce Bosch a envoyé en Abyssinie, à la fin de mars, une mission commerciale qui a été bien reçue par le négus. Un Abyssin enseigne à l'école des langues orientales de Berlin les dialectes de son pays.

Que voulait, que veut encore Berlin de ce côté?

1. Cf. K. von Bruchhausen, *Eine deutsche Kohlenstation im Roten Meere,* Kolonialzeitung, 1901, p. 350.

Digitized by Google

En octobre 1897, le fameux général prussien, von der Goltz, l'ancien instructeur des troupes ottomanes, qui rentrait de Constantinople après la campagne de Thessalie, exposait aux lecteurs de la *Deutsche Rundschau* les causes de force et de faiblesse qu'une longue expérience lui avait révélées dans l'empire turc : *Stärke und Schwäche des Türkischen Reichs.*

Parmi les causes principales de faiblesse, il signalait les conceptions traditionnelles des Sultans et de la Porte qui, depuis deux siècles, négligent des provinces entières en Asie et épuisent l'empire à défendre quelques « mètres carrés » en Europe : la réception des Turcs dans le concert des puissances européennes les a détournés, disait von der Goltz, de leurs véritables intérêts; leur rentrée dans les affaires asiatiques serait un acte de sagesse, une source de forces et de profits, quand bien même on devrait y sacrifier tout ou partie des provinces européennes et même tout le pays en deçà du Bosphore; de cette erreur fondamentale, les relations entre Turcs et Arabes ont été la conséquence la plus funeste; une Asie révoltée ou mal soumise coûte quotidiennement au Khalife autant de soldats osmanlis qu'une Asie pacifiée ou reconquise lui vaudrait de soldats arabes, kurdes, syriens, etc.; par milliers, les Osmanlis sont enrôlés pour la défense ou la police des vilayets arabes; dans les « marches » de la Syrie, de la Mésopotamie, du Hedjaz et du Yémen, ils perdent leur temps à mater les caprices de cette chevalerie

Digitized by Google

nomade, dont la valeur impétueuse devrait compléter leur pesante énergie de fantassins. Ainsi, par des considérations stratégiques, von der Goltz semblait recommander la politique khalifale : Abd-ul-Hamid rêve d'un empire panislamique, où le Turc serait chef; von der Goltz réclamait une armée panottomane, où le Turc, instruit par l'Allemand, serait officier; tous deux songeaient à retourner sur l'Asie le principal de l'effort osmanli.

Mais Abd-ul-Hamid, peut-être, compte ne rien abandonner de ses territoires et projets en Europe : il semble espérer que la soumission de l'Arabie et l'enrôlement de cavaliers asiatiques lui seront au contraire un moyen de tenir tête aux empiétements des puissances et aux rébellions des *raïas*; les victoires de Thessalie l'ont rempli d'une confiance orgueilleuse; il attend peut-être une complète revanche sur le Grec, le Bulgare, le Serbe et les autres peuples émancipés, peut-être même sur les puissances qui ont protégé ces chrétientés rebelles... Von der Goltz, qui avait organisé les victoires thessaliennes, ne leur prévoyait d'autre lendemain que la ruine de l'empire par l'épuisement de la race turque.

Depuis un siècle, cette race a dû subvenir au recrutement de l'armée permanente, à quatre ou cinq guerres malheureuses, à d'innombrables répressions et expéditions aux garnisons d'Europe et d'Asie. Avant les réformes de Mahmoud, tout ce poids militaire retombait sur le *raïa*, à qui Stamboul enlevait ses enfants pour les tourner en janissaires. Depuis

Digitized by Google

un siècle, le *raïa* est exonéré, moyennant finance; les musulmans nomades ou montagnards s'exonèrent par la fuite ou par la désertion; tout le fardeau a été rejeté sur deux ou trois provinces de population proprement turque, sur les vilayets anatoliotes, en particulier, d'Aïdin, de Koniah et de Kastamouni : l'Osmanli chancelle.

Les guerres, grandes et petites, et les privations suppriment l'élite de chaque contingent; les maladies infectieuses, tuberculose et syphilis, sont le bagage ordinaire que les autres rapportent à leurs foyers; par manque d'hommes ou par abondance d'infections, les villages turcs se dépeuplent. Les voyageurs en Anatolie constatent que les meilleures terres osmanlies passent aux mains du chrétien; dans les plaines d'Aïdin et de Koniah, le Turc était presque sans mélange au siècle dernier : Grecs, Juifs et Arméniens — en attendant les colonies allemandes — accourent aujourd'hui... Pour sauver, avec la race turque, le seul appui très ferme de l'empire, von der Goltz demandait qu'une politique asiatique succédât à la politique européenne et qu'au besoin Koniah, remplaçant Stamboul, redevînt le centre de la puissance osmanlie.

Guillaume II a-t-il adopté les théories de son général? Poussait-il, pousse-t-il encore les Turcs vers l'Arabie pour leur assurer et s'assurer à lui-même ce réservoir de force militaire? dans la soumission des Arabes, il escompterait un dédommagement au sacrifice de la Macédoine qu'il imposera quelque

Digitized by Google

jour au Sultan pour plaire à son allié de Vienne. Attribue-t-il à l'Arabie la valeur économique que certains explorateurs accordent aux mines d'or du Yémen et aux jardins tropicaux du Tihamah? ou la mer Rouge n'est-elle pour lui qu'un objectif secondaire, Akabah une monnaie d'échange pour Koweit? c'est à la poussée turco-allemande vers Bagdad qu'il réserverait ses préférences; la feinte sur l'Égypte serait un moyen, en inquiétant l'Angleterre, d'obtenir soit la neutralité diplomatique, soit même la coopération financière de Londres, dont les Allemands sur l'Euphrate peuvent difficilement se passer. Les entrevues de Friedrichshof en 1906 et de Wilhemshohe en 1907 ont-elles amené la conciliation des prétentions allemandes et des réserves britanniques?

On lisait dans le *Temps* du 10 août 1906 :

La *Nouvelle Presse libre* publie au sujet de l'entrevue de Friedrichshof l'interview d'un diplomate allemand, qui ne doute pas qu'il n'ait été surtout question de la Turquie entre les deux souverains et de la situation qui résulterait du décès du sultan. L'Allemagne a d'immenses intérêts en Turquie, surtout en Asie Mineure. Le grand désir de l'Allemagne serait que l'Angleterre s'intéressât à la ligne de Bagdad et que, par son influence, elle y amenât aussi la France. L'Allemagne ne trouve pas chez elle les cápitaux qu'il lui faudrait; mais une association avec l'Angleterre et la France serait une garantie contre la malveillance éventuelle du Sultan.

L'Allemagne considère aussi avec appréhension un établissement possible des Russes en Asie Mineure. Elle préférerait, comme les Anglais, aboutir à un port du golfe

Digitized by Google

Persique. Sûre du concours de l'Angleterre, elle pourrait s'occuper plus tranquillement de l'établissement du port de Haïdar-Pacha et exploiter certaines richesses pétrolifères. Elle abandonnerait volontiers à l'Angleterre certaines exploitations minières.

Guillaume II pense-t-il, au contraire, que le maintien intégral de l'empire turc et l'extension du régime hamidien sont nécessaires au bénéfice de ses marchands d'armes et de rails? Depuis vingt ans bientôt, cet empire n'a existé et ce cruel régime n'a foulé chrétiens et musulmans que pour satisfaire aux exigences du fournisseur germanique. Ce n'est pas la faute de Guillaume II si la Crète a échappé, et c'est bien à lui que revient la responsabilité dernière des atrocités macédoniennes : compte-t-il pareillement aider le Sultan contre les Arabes? si les Anglais prenaient la cause du Chérif de la Mecque, l'Allemagne armerait-elle pour maintenir le Khalife de Stamboul? Guillaume II aurait-il même rêvé de reprendre aux Anglais le Khédive, afin que l'Égypte, rendue aux Turcs, devînt, elle aussi, une province de Krupp?

En certains incidents, les journaux anglais ont vu la main de l'Allemagne, ou plutôt la diplomatie secrète de Guillaume II. L'Allemagne au Levant a ses agents officiels, mais l'Empereur a ses correspondants, ses hommes de secret. Au Caire, l'Allemagne est officiellement représentée par un consul général; mais, à côté, Guillaume II a installé un conseiller de légation, le baron Max von Oppenheim, dont la situation ambiguë et les sourdes menées ne

Digitized by Google

sont un mystère pour personne, et dont les machinations avec le commissaire turc, Mouktar-pacha, — disent les journaux anglais, — créèrent ou du moins traînèrent en longueur l'incident de Tabah.

On sait comment, en janvier 1906, un bataillon turc vint occuper ce port égyptien de Tabah, au fond du golfe du Sinaï, à quelques étapes du Canal, et comment, durant trois mois, le Sultan refusa d'évacuer cette conquête. Cette affaire coïncidait avec les débats d'Algésiras (janvier-avril 1906). Deux coteries se disputaient alors la confiance de Guillaume II : les partisans de la paix et d'un règlement amiable, et les partisans de la lutte, soit diplomatique, soit même guerrière. Tant que les violents pensèrent l'emporter et acculer la Conférence à un échec, l'incident de Tabah fut entretenu, prolongé, comme une cause de conflit entre l'Allemagne et l'union franco-anglaise, ou comme une source de discorde entre la France et l'Angleterre, si, le Maroc échappant à notre influence, on parvenait à réveiller chez nous les regrets que l'Égypte pouvait y laisser encore.

Il semblait, d'ailleurs, que l'Égypte fût devenue l'un des soucis de Guillaume II et de ses conseillers. Tandis qu'en personne il allait à Tanger semer la bonne parole contre nous, les Anglais sentaient autour de leur Égypte un cercle d'intrigues trop méthodiquement et trop patiemment agencées pour n'être que le produit spontané du fanatisme ou l'œuvre de la seule diplomatie turque.

En Tripolitaine, dans les oasis des Senoussis, en

Digitized by Google

Syrie et en Arabie, le Turc était l'agent de cette propagande contre l'Angleterre; mais en Éthiopie la diplomatie allemande officiellement intervenait. A Constantinople, les ambassadeurs de France et de Russie appuyaient l'ambassadeur britannique dans ses remontrances et même ses menaces (avril-mai 1906). L'ambassadeur d'Allemagne restait neutre. Les journaux de Berlin disaient seulement que, de tout temps moins engagée que la France et la Russie dans les affaires d'Égypte, l'Allemagne se gardait bien d'encourager la résistance d'Abd-ul-Hamid. Mais aucune note officielle ne parut, aucune démarche publique ne fut tentée. Abd-ul-Hamid, jusqu'au bout, a-t-il espéré l'appui ou les bons offices de son « ami »? a-t-il cédé le jour seulement où il eut une preuve cruelle de la défection impériale? Il céda le vendredi 11 mai : le lundi 7 mai, l'ambassadeur d'Allemagne s'était permis une insulte sans précédent; des fonctionnaires turcs ayant arrêté un navire allemand sous prétexte de contrebande ou de dynamite, l'ambassadeur, après trois semaines de réclamations inutiles, était allé sur son stationnaire, avec des marins en armes, délivrer le navire et l'équipage.

Tous ces faits rapprochés donnaient quelque apparence de vérité aux hypothèses des journaux anglais. Le gouvernement de Londres semblait les avoir admises. Tant que dura la Conférence d'Algésiras, il usa de patience, supporta les insolences et les tromperies turques, offrit tous les moyens de conciliation, proposa même qu'une commission mixte étudiât le

Digitized by Google

différend : il déclarait à nos agents que, pour laisser à la Conférence le temps et les moyens de tout régler, il ne donnerait aucun prétexte de tension nouvelle... La Conférence fut close le 31 mars : l'Angleterre attendit encore plusieurs semaines et négocia jusqu'au début de mai; elle ne passa aux menaces effectives que le jour où la dispute marocaine fut définitivement apaisée.

Cette patience était méritoire : elle paraissait crainte ou faiblesse aux yeux de la population égyptienne, dont les Anglais ne peuvent ignorer les sentiments douteux. Leur situation en Égypte n'était pas sans danger; les garnisons anglaises ne dépassaient pas alors le chiffre de quatre ou cinq mille hommes répartis sur deux mille kilomètres, d'Alexandrie à Khartoum. La fidélité des troupes indigènes et l'obéissance des villes pouvaient être troublées : les gens de mosquée annonçaient que cinq ou six journées de marche allaient amener les troupes khalifales d'El-Arich sur la Méditerranée aussi bien que d'Akabah sur le golfe du Sinaï.

Pour risquer si longtemps en Égypte un pareil état des esprits, il fallut au gouvernement de Londres quelques sérieuses considérations de politique générale : à tort ou à raison, il voyait en cette agression turque le panneau d'une provocation allemande ou plutôt impériale; — on ne saurait trop dire que l'Allemagne est en ces choses sur le même pied que la Turquie : à Constantinople, le Palais et la Porte; à Berlin, le Château et la Wilhemstrasse;

Digitized by Google

à Berlin comme à Constantinople, les passions et imaginations du Maître primant les besoins réels de l'État.

En vérité, le Sultan n'avait pas besoin d'une suggestion. Vue du Caire, cette échauffourée paraît si peu justifiable et, de la part d'Abd-ul-Hamid que l'on croit peureux, tellement folle que les machinations d'un tiers semblent indispensables à qui veut la comprendre. Mais depuis 1905-1906, la politique d'Abd-ul-Hamid n'a été qu'agressions contre tous ses voisins : petites violations de la frontière bulgare, perpétuelles incursions d'Albanais sur la frontière serbe, empiétements sur la frontière monténégrine, annexions de districts litigieux sur la frontière persane, transgressions sur la frontière d'Aden, incursions dans l'Oman et le Nedjed, tentatives sur Koweit, expéditions vers Djanet, Bilma et le Soudan français, — en Europe, en Asie et en Afrique, il n'est pas un de ses voisins que, depuis deux ans, Abd-ul-Hamid n'ait provoqué.

Depuis sa guerre contre les Grecs et la rectification de sa frontière thessalienne, il a pris au sérieux son titre de *Ghazi* (victorieux); ayant dépensé tant de millions pour exercer et armer ses Turcs à la prussienne, il a cru les jours arrivés d'une politique à la prussienne, poing fermé, airs menaçants, verbe querelleux. Il a des liaisons dangereuses : peut-être a-t-il trop admiré Guillaume II, sans voir que, chez son

Digitized by Google

ami, la prudence des actes dément toujours la hardiesse des discours.

Il se peut aussi que ces allures belliqueuses lui soient une nécessité de gouvernement. Les débuts en ont suivi l'attentat d'Yildiz-kiosque (21 juillet 1905). Aux portes de la forteresse et de la mosquée impériales, au milieu de la garde, des eunuques, des maréchaux, des pachas et des espions, cette explosion de 120 kilogrammes de dynamite n'avait pu réussir qu'avec de multiples complicités. Voyant à cette lueur soudaine ce que valait le dévoûment de cette multitude chamarrée, choyée, bien payée, toujours prête à la trahison, Abd-ul-Hamid résolut-il de chercher d'autres appuis?

On lui reprochait d'engloutir les ressources de l'État dans l'entretien d'une armée, qui, massée à Constantinople, ne servait qu'à la protection de sa personne : voulut-il montrer à tous que cette armée est nécessaire à la défense de l'empire? Ces avances au chauvinisme turc pouvaient non seulement lui attacher le bon peuple de la Vieille Turquie, mais lui réconcilier cette élite de Jeunes Turcs qui, désireux de libertés politiques, sont les plus âpres pourtant à retenir sous la tyrannie ottomane — on le vit bien lors des affaires de Crète — toutes les provinces et peuples annexés.

On disait encore que, profondément atteint, sous la rongeure d'un mal qui ne pardonne pas, Abd-ul-Hamid, préoccupé de sa succession, voulait comme héritier son fils préféré, Bourhan-ed-Din. La

Digitized by Google

loi religieuse et dynastique désigne le plus vieux représentant de la race d'Osman. Entre le trône et Bourhan (né en 1885), il y a non seulement ses frères aînés, Sélim et Abd-ul-Kadir, nés en 1870 et 1878, mais encore ses oncles Rechad et Kemal-ed-Din, nés en 1844 et 1847, et cinq ou six cousins, Youzouf-Izzeddin, Souleyman, Abd-ul-Medjid, Seyf-ed-Din, etc. Rechad est le « dauphin » actuel, étant le plus vieux de tous; Youzouf-Izzeddin est le plus ambitieux, le plus remuant et l'on dit qu'il est sûr d'amitiés étrangères.

Changer la loi de succession est une entreprise que, dans l'Islam levantin, un seul homme osa tenter et réussit : Mehemet-Ali. Au Caire, depuis Mehemet-Ali, le pouvoir se transmet de père en fils et non d'agnat en agnat. C'est que Mehemet avait le dévouement de son armée et le prestige de la victoire : c'était un véritable *ghazi*, celui-là; il avait conquis la Nubie, le Soudan et la Syrie, délivré les Villes Saintes et refréné la Crète... L'amour paternel serait-il assez fort pour mettre ce modèle devant les yeux d'Abd-ul-Hamid?

Je croirais volontiers que toutes ces considérations ont eu quelque influence, mais que le rôle en fut secondaire : pour comprendre les actes du Sultan, il suffit toujours de remonter aux rêves du Khalife.

Digitized by Google

*
* *

La libération de l'Égypte a toujours été l'un des buts de la politique khalifale. Abd-ul-Hamid ne s'est jamais résigné au fait accompli. Après vingt-cinq ans d'occupation anglaise, il considère toujours l'Égypte comme l'un de ses vilayets, et le Khédive comme l'un de ses vizirs. Il a spécifié et il entend maintenir les limites territoriales et les conditions politiques de son « pachalik » du Caire. Il peut être en humeur demain de déclarer que ces limites seront changées, et il serait en droit de prétendre que ces conditions n'ont pas été respectées.

En tête du *Livre Bleu* (Cd. 3006), touchant l'affaire de Tabah, les Anglais ont publié le firman d'investiture, que le Sultan adressait en 1892 « à mon vizir éclairé, Abbas Hilmi-pacha, appelé au khédivat d'Égypte avec le haut rang de *sédaret*, décoré de nos Ordres Impériaux du Medjidieh en brillants et de la première classe de l'Osmanieh ». Après avoir indiqué les frontières du khédivat, ce firman en énumérait les charges et devoirs :

Tous les revenus du khédivat d'Égypte seront perçus en mon nom impérial. Les habitants de l'Égypte étant mes sujets et ne devant comme tels subir en aucun temps la moindre oppression ni acte arbitraire, à cette condition le khédivat aura la faculté d'établir, d'une manière conforme à la justice, tous règlements et lois intérieurs, nécessaires à cet égard.

Le Khédive sera autorisé à conclure et à renouveler,

Digitized by Google

sans porter atteinte aux traités politiques de mon Gouvernement Impérial ni à mes droits souverains sur ce pays, les conventions avec les agents des puissances étrangères pour les douanes, le commerce et toutes les transactions concernant les affaires extérieures....

Le khédivat ne saura, sous aucun prétexte ni motif, abandonner à d'autres, en tout ou en partie, les privilèges accordés à l'Égypte, et qui lui sont confiés et font partie du Pouvoir Souverain, ni aucune partie du territoire....

La monnaie sera frappée en mon nom. Les drapeaux de terre et de mer et les insignes des différents grades seront les mêmes que ceux de mes armées....

« Tu veilleras au strict maintien des conditions qui précèdent et à ce qu'il n'arrive rien de contraire », concluait ce firman de 1892, en feignant d'ignorer que, depuis onze ans, le Khédive avait dû « abandonner à d'autres les privilèges accordés à l'Égypte ». Et depuis ce firman de 1892, le Khédive a dû abandonner encore « une partie du territoire » : le Soudan turc de Mehemet-Ali est devenu anglo-égyptien.

Si Abd-ul-Hamid voulait ramener le Khédive au respect des firmans et si — j'envisage toutes les hypothèses — la coopération allemande était acquise à ce beau dessein, toutes les flottes et flottilles de l'Angleterre, massées dans le Nil et le Canal, ne serviraient de rien contre une invasion khalifale, que favoriserait la population égyptienne et qu'aiderait peut-être une rébellion des Bédouins. Les Anglais ne se font aucune illusion sur la grandeur de ce danger. Dans le même *Livre Bleu* figure une lettre adressée à lord Cromer « réformateur de l'Égypte », par un

Digitized by Google

personnage anonyme, qui parle au nom de « tout le peuple » :

En tête de cette lettre, je vous appelle le Réformateur de l'Égypte; vous êtes connu sous ce nom, des deux mers aux déserts, et beaucoup d'Anglais — non pas tous, — qui servent sous vos ordres, suivent vos exemples comme des enfants sages respectent les traditions paternelles. Il faut être aveugle pour ne pas voir ce que les Anglais ont fait en Égypte : les portes de la justice sont ouvertes au pauvre; les rigoles circulent dans les champs et ne sont pas coupées au profit des puissants; le malheureux est soulagé, et le riche, abaissé; la main de l'oppresseur et du concussionnaire est frappée, aussitôt que tendue pour le mal. Nos yeux ont vu ces choses et nous savons de qui elles nous viennent. Vous nous direz : « Soyez donc reconnaissants, hommes d'Égypte, et bénissez vos bienfaiteurs. » Beaucoup d'entre nous vous sont reconnaissants; mais la gratitude est à la surface des cœurs; au-dessous, est un puits profond.

Tant que la paix est dans le pays, l'esprit de l'islam sommeille. Nous entendons l'imam crier de la mosquée contre l'infidèle; mais ses paroles se perdent dans le vent : les enfants, qui les entendent pour la première fois, ne les comprennent pas; les vieux, qui les entendent depuis l'enfance, n'y prennent plus garde. Mais que l'on vienne nous dire : « La guerre est entre l'Angleterre et Abd-ul-Hamid Khan. » Tout de suite, le changement viendra. Les paroles de l'imam trouveront un écho dans tous les cœurs; chaque musulman n'entendra plus que le cri de la foi. En tant qu'hommes, nous n'aimons pas les fils d'Osman : les enfants à la mamelle connaissent leur ouvrage et qu'ils ont piétiné les Égyptiens comme des roseaux secs. Mais en tant que musulmans, les Osmanlis sont nos frères; le Khalife tient les Lieux Saints et les nobles reliques. Que le Khalife soit un soliveau comme Bajazet, un sauvage comme Mourad, un fou comme Ibrahim, il est l'ombre de Dieu sur la terre et tous les musulmans doivent bondir à son ordre,

Digitized by Google

comme les domestiques à l'appel du Maître, quand bien même le loup pourrait dévorer leur enfant, pendant qu'ils travaillent pour le Maître.

L'appel du Sultan est l'appel de la foi.... Nous espérons que la paix se maintiendra. Mais, si vient la guerre, soyez sûr que celui qui a un sabre le tirera, celui qui a un bâton tapera, et les femmes crieront des terrasses : Dieu donne la victoire à l'islam!

Voilà douze ou quinze ans qu'Abd-ul-Hamid a répudié l'amitié anglaise et le contrat de Chypre, qui avait coûté à la Turquie une province, mais lui avait ensuite procuré douze ou quinze années de paix intérieure. De 1878 à 1890 ou 1893, la surveillance anglaise avait, tellement quellement, arrangé les choses dans l'Asie ottomane, en conciliant les besoins des peuples avec les fantaisies du Maître. Vers 1890-1893, l'influence des puissances continentales, de l'Allemagne surtout, prévalut : l'empire fut livré à la folie d'Abd-ul-Hamid, sous la condition qu'il partageât les dépouilles de ses provinces avec les financiers et fournisseurs de Berlin, de Vienne et de Paris. Non seulement les conseils de l'Angleterre furent négligés et ses intérêts en Turquie sacrifiés; mais la coalition des Continentaux sembla s'organiser pour lancer le Turc sur l'Égypte.

La riposte anglaise fut aisée et prompte : contre le Maître, serviteur des Allemands, Londres attisa les rébellions des peuples. En Crète, en Arménie, en Macédoine, ce n'est pas l'Angleterre qui forma ni entretint les comités révolutionnaires (le régime hamidien produit naturellement la bombe); mais elle

Digitized by Google

les encouragea souvent, les soutint parfois, ne les blâma jamais et finit par ouvrir les yeux des parlements occidentaux sur le rôle que leur diplomatie jouait au Levant.

Le Maître sous l'égide allemande; les peuples sous l'influence de l'Angleterre : tel se présente l'empire turc après quinze années de *Weltpolitik* khalifale.

Parmi les peuples ottomans, ce furent les chrétiens qui, ayant le plus à souffrir, songèrent les premiers à la révolte. Mais les musulmans en arrivent, eux aussi, à détester l'exploitation osmanlie : les Albanais, les Kurdes, les Lazes, les Druzes, les Arabes surtout, sont pris d'une fringale d'autonomie ou d'indépendance. Le peuple conquérant lui-même, le Turc, semble excédé de la tyrannie hamidienne : ce n'est plus seulement une poignée de Jeunes Turcs qui dénoncent le gaspillage de l'honneur et des intérêts nationaux; c'est l'orgueil de la Vieille Turquie, le chauvinisme des plus « Janissaires », que blessent la morgue et les exigences allemandes.

Contre l'Angleterre, Abd-ul-Hamid escompte peut-être encore l'appui de Guillaume II; contre Abd-ul-Hamid, sûrement, l'appui des peuples ottomans ne manquerait pas à l'Angleterre. Si la mélagomanie khalifale rouvre le conflit, la question macédonienne tournera vite à l'aigre, et l'exemple de la Crète devrait instruire le Sultan de ce que la Turquie peut gagner à l'animosité du *Foreign Office*.

Digitized by Google

II

VERS LA MECQUE ET L'ÉGYPTE

Digitized by Google

Digitized by Google

VERS LA MECQUE ET L'ÉGYPTE

Le chemin de fer sacré. — Le *hadj*. — Les routes du *hadj*. — La Mecque, centre du monde arabe. — Tihamah, Nedjed, Hedjaz. — La mer Rouge. — *Emir-el-Hadj*. — Le *Kitab Menassik*. — De Constantinople à Damas. — De Damas aux Deux Villes. — Les rails khalifaux. — Damas-Deraa : le Hauran et la compagnie française. — Khaïfa-Deraa : le Ghaur et la compagnie anglaise. — Route de Hiram et de Salomon. — La vallée du Jourdain. — Le pays de Moab-Maan-Akabah : l'affaire de Tabah. — Sinaï et Égypte. — Projets turco-allemands. — Riposte anglaise. — Le Sultan et les Peuples. — La révolte druze et la révolte arabe. — L'acquisition française. — Le Khalifat.

I

En septembre 1900, Abd-ul-Hamid fêtait le vingt-cinquième anniversaire de son accession au Sultanat-Khalifat. Pour remercier ses fidèles sujets de Stamboul, il promettait de leur construire une université, une école de médecine et un hôpital, de leur amener des eaux et de leur aménager des fontaines. Pour montrer à l'Islam son souci de la religion, il annonçait l'établissement d'une ligne télégraphique et d'une voie ferrée vers le Hedjaz. Le télégraphe met-

Digitized by Google

trait à l'oreille du Maître tous les désirs des Villes Saintes. Le chemin de fer, rendant le pèlerinage facile, dispenserait les Croyants d'emprunter les impurs bateaux de l'Infidèle. En Égypte, en Syrie et aux Indes, les journaux du panislamisme annoncèrent et louangèrent ce grand dessein du Khalife[1].

Le journal anglophobe du Caire, *Ar Raïd al Misri*, s'écriait : « La ligne du Hedjaz aura dans le monde musulman l'importance du canal de Suez dans le monde économique, pour ne rien dire de plus ». A Beyrouth, le *Tamarat al Fonoun* détaillait les bénéfices politiques, financiers et religieux que l'on devait en espérer : repeuplement et défrichement des steppes syriennes au delà du Jourdain, pacification des tribus qui errent de Damas à Médine, suppression du brigandage bédouin, développement agricole et exploitation minière de l'Arabie, affermissement de l'autorité khalifale, ruine des intrigues et des usurpations anglaises dans la mer Rouge et dans la péninsule arabique, surtout régénération et unification de l'Islam par cette mise du pèlerinage à la portée de tous et par le zèle religieux et la conscience de leur nombre, que rapporteraient de leur visite aux Lieux Saints les pèlerins du Levant et du Couchant, les

1. Voir là-dessus les excellents articles publiés en 1900 et 1901 par la *Revue de l'Orient chrétien*; ils ont été résumés et démarqués, mais non cités, par un auteur anonyme dans les *Mitteilungen der K. K. geographischen Gesellschaft in Wien*, 1904, p. 47 et suiv. Voir aussi dans les *Petermann's Mitteilungen*, Ergänzungsheft n° 154, l'étude d'Auler-Pacha, *die Hedschasbahn*, avec une préface de F. von der Goltz.

Digitized by Google

hadjis du *Charkié* (est) et du *Maghrib* (ouest), de Sumatra et du Maroc, des Indes et de l'Algérie, de l'Égypte et de l'Anatolie, sans parler des nègres du Soudan et des jaunes du Turkestan et de la Chine.

Il n'est pas douteux que cet enthousiasme des journaux fut bien payé. Il faut cependant reconnaître le rôle mondial qu'aurait cette ligne du Hedjaz, si jamais elle venait à être construite, puis régulièrement exploitée. Le pèlerinage de la Mecque, le *hadj*, intéresse le Khalife et la Turquie, mais aussi toutes celles des puissances colonisatrices ou conquérantes, qui ont annexé des terres musulmanes. Les Lieux Saints de l'Islam, bien qu'ils n'aient plus la vogue d'autrefois, attirent encore plus de cent mille dévots. Cent mille autres, peut-être, sont arrêtés au départ ou en route par les règlements de police et d'hygiène des puissances chrétiennes, qui n'aiment point à laisser partir leurs sujets vers ce foyer de peste, de choléra et de fanatisme. Le nombre des *hadjis* mogrebins (pèlerins occidentaux) a diminué des trois quarts, depuis que les Français ont mis la main sur les mosquées de l'Algérie, du Soudan et de la Tunisie, Tlemcen, Tombouctou, Kairouan, etc., qui servaient de recruteurs et de rassemblements. Parmi les pèlerins orientaux, le nombre des Malais a brusquement baissé durant les dix années dernières, après la visite secrète qu'un fonctionnaire hollandais, M. Snoucke Hurgronje, fit à La Mecque. Les Anglais surveillent la route maritime, qui vient de leurs Indes, et les routes terrestres qui traversent l'Égypte et le Soudan.

Digitized by Google

Ils ont réglementé les départs du Caire et de Bombay; ils ont fait installer par les puissances le lazaret de Tor dans le Sinaï, celui de Kamaran dans le sud de la mer Rouge[1].

Ne restent vraiment ouvertes et libres que les routes de terre, qui sillonnent l'empire ottoman. Le pèlerinage retrouverait peut-être sa clientèle si, du levant et du couchant, de tout l'Ancien Monde, les *hadjis* venaient emprunter ces routes ottomanes, même au prix de longs détours, que la ligne du Hedjaz et ses trains réguliers compenseraient un peu. Quels instruments de revanche ou de contrainte aurait alors le Khalife contre les puissances! La religion et la politique ne sont pas seules en cause : on doit mesurer l'importance économique de cette marée musulmane et de la foire où les *hadjis* de trois continents viennent converger. Même si la Mecque n'était pas la Jérusalem de l'Islam, la Vénérée, la Sanctifiée, elle resterait — ce qu'elle était déjà avant Mahomet — le centre du monde arabe et l'un des nœuds vitaux du commerce au Levant.

La profession de foi en l'unité de Dieu et en la mission prophétique de Mahomet; les cinq prières quotidiennes; l'aumône de la dîme; le jeûne du ramadhan; enfin le pèlerinage : telles sont les cinq « bases fondamentales » de la religion musulmane; la guerre sainte contre l'Infidèle, *djehad*, en est le couronnement. Tout musulman, une fois au moins dans sa vie,

1. Cf. *Diplomatic and consular Reports*, Annual Series, n° 2926, 3483 et 3497.

Digitized by Google

devrait être *hadji* (pèlerin), comme il devrait être soldat de la Foi durant toute son existence.

Mais le pèlerinage existait bien avant Mahomet, qui le trouva parmi les habitudes nationales et ne fit que le rendre obligatoire. Du premier jour où les Arabes voulurent se fréquenter les uns les autres, la Mecque était désignée pour ce rendez-vous; c'est le carrefour des deux grandes routes qui, de tout temps, ont coupé la péninsule arabique : route du sud au nord entre le Yémen et la Syrie, route de l'ouest à l'est entre la mer Rouge et le golfe Persique.

*
* *

Dès la première antiquité, la route du sud au nord était connue de nos géographes et marchands occidentaux. Trente et quarante siècles avant notre ère, elle amenait déjà vers l'Égypte des Pharaons les caravanes de l'encens et des parfums. La renommée de l'Arabie Heureuse est aussi vieille que le commerce. Dans les bazars levantins de notre Méditerranée, longtemps avant Salomon, qui noua une tendre alliance avec la reine de Saba, longtemps avant Moïse, qui traversa la mer Rouge sans se noyer, on parlait de cette terre merveilleuse, que les pluies de l'été — comme dit Strabon — arrosent, où l'on peut faire deux moissons et où les résines précieuses, la myrrhe, l'encens, le cinname et le baume, sans parler des branches et des herbes odorantes, servent aux usages les plus vils. Soixante-dix jours de mar-

Digitized by Google

che, disait le même Strabon, séparent de la Syrie cette terre des Aromates : dans l'intervalle, le désert et le brigandage des Arabes.

Arabie méridionale, qu'arrosent en effet les moussons de l'été et que les navigateurs de l'océan Indien, autant que les planteurs indigènes, pourvoient d'épices et de produits tropicaux; Syrie et Égypte, qui reçoivent les pluies de l'hiver et que les marines de la Méditerranée, autant que les agriculteurs locaux, fournissent de blé, d'huile, de vin, de bois, de toutes marchandises « tempérées » : entre les marchés extrêmes de deux mondes si différents, les matières d'échanges abondent, et les profits ont toujours fait oublier la longueur et les dangers du chemin.

Sur la carte il semblerait que le long canal de la mer Rouge dût servir à ces communications. Jusqu'au percement de l'isthme de Suez, il n'en fut rien : la mer Rouge est balayée de rafales, hérissée d'îles volcaniques, frangée de coraux, démunie d'aiguades et de mouillages, et elle était bordée de peuples sauvages ou pillards. Elle n'a jamais attiré les marins de l'Arabie méridionale qui, si lestement, se jettent dans leurs boutres et, confiants en la mousson, naviguent à travers l'océan Indien, jusqu'à Madagascar, jusqu'à Sumatra, jusqu'à l'Indus ou jusqu'au fond du golfe Persique. Ces marines arabes n'ont jamais remonté la mer Rouge plus haut que Kamaran ou Djeddah. L'entrée de ce golfe sinistre était pour elles la « Porte du Gémissement », *Bab-el-Mandeb*. « Les

Digitized by Google

profondeurs en sont remplies de bancs de sables, sur lesquels périssent les navires, en sorte qu'il n'y a que les navigateurs expérimentés, connaissant ces écueils cachés et les passages praticables, qui osent s'y hasarder[1]... aucun vaisseau garni de clous de fer ne peut passer auprès de la montagne de Bab-el-Mandeb sans être attiré et retenu par elle[2]. » Jusqu'au XVIIe siècle, les Arabes répétèrent et les Occidentaux admirent que, cette montagne étant un bloc d'aimant, le moindre clou de fer à bord y faisait dévier et adhérer les navires :

Tous les bâtiments qui naviguent dans cette mer sont composés de planches cousues avec des cordes de palmier, calfatées avec de la résine pilée, et enduites de graisse de chien de mer. Le capitaine se tient assis sur la proue, muni d'instruments nombreux; il examine attentivement le fond des eaux pour reconnaître les écueils et il indique au timonier la direction qu'il faut prendre. Sans cette précaution, il serait impossible de naviguer dans cette mer, car elle est tellement périlleuse pour les hommes et pour les navires qu'on n'y navigue point la nuit : on mouille de jour dans quelque endroit convenable et on ne repart que de jour. C'est une mer sujette à des orages affreux, semée d'îles inhospitalières, et qui enfin n'offre rien de bon dans ses profondeurs ni à la surface. Elle n'est pas comme la mer de Chine ou l'océan Indien, dont le fond recèle les perles les plus rares, dont les montagnes contiennent les pierres les plus précieuses, dont les rivages sont couverts de villes florissantes et de résidences royales, où croissent l'ébène, l'aloès, le camphre, les parfums, où l'on trouve la chèvre qui porte le musc[3].

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 5.
2. *Id.*, *ibid.*, I, p. 46.
3. *Id.*, *ibid.*, I, p. 135.

Digitized by Google

Les marins de notre Méditerranée levantine, plus habitués à de périlleux cabotages, se lancèrent de bonne heure par-dessus l'isthme de Suez. La plus ancienne *Instruction nautique* que nous ayons est un périple de la mer Rouge, gravé sur les ruines pharaoniques de Deir-el-Bahari : c'est le récit illustré des navigations vers les Échelles de l'Encens, qu'ordonna au XVIe siècle avant notre ère la reine-pharaon Haitshopsitou. Puis, des temps de Salomon aux temps de Tibère, les entreprises maritimes de Hiram, de Cambyse, d'Alexandre, des Ptolémées et des Césars jalonnent l'histoire de notre antiquité. Mais si de grandes expéditions, organisées par les souverains, convoyées par des vaisseaux de guerre et médiocrement soucieuses de gain immédiat, pouvaient de loin en loin réussir, le commerce quotidien et privé rencontrait ici trop de risques, qu'un périple gréco-romain nous énumère :

Toute cette Arabie, qui s'allonge sur le bord oriental de la mer Rouge, est habitée par des peuples aux idiomes différents. Le Pays Côtier est parsemé de huttes d'Ichthyophages (Mangeurs de Poissons). Le Pays d'En-Haut est occupé, soit en bourgs sédentaires, soit en tribus nomades, par de méchants hommes qui pillent les navires poussés à la côte et réduisent en esclavage les naufragés. Ajoutons les périls dont toute cette navigation est remplie, l'absence de ports, la rareté même des plages, la mer semée d'écueils, la rive bordée de roches, partout le danger. Aussi tenions-nous soigneusement la haute mer, en évitant cette côte, jusqu'à l'île du Volcan, où commencent les peuplades moins féroces, les tribus de nomades et de chameliers [1].

1. *Geograph Græci Minores*, I, p. 273.

Digitized by Google

De Suez jusqu'à l'île du Volcan (dans les parages de notre île actuelle de Kamaran), deux mille kilomètres de haute mer, quinze ou vingt jours de navigation quand les vents étaient le plus favorables : on comprend que cette route maritime n'ait jamais attiré en foule les voiliers de l'antiquité. Aux temps modernes et jusqu'à nous, ces eaux restèrent encore désertes, même quand la conquête turque les eut annexées à l'empire méditerranéen du Sultan. Niebuhr écrivait à la fin du XVIIIe siècle :

L'autorité du Sultan n'est pas beaucoup respectée dans le golfe d'Arabie. Cependant si le commerce des Turcs va mal en cette contrée, ils doivent s'en prendre plutôt à leur ignorance qu'aux procédés des Arabes. On ne voit point de pirates dans ces parages ou du moins n'attaquent-ils que de petits navires : les grands bâtiments des Turcs n'ont rien à craindre.

Comme la côte d'Arabie est bordée d'écueils de corail et que les bâtiments rangent toujours les côtes, il n'y a pas de voyage au monde qui se fasse avec plus de danger que celui des vaisseaux du Caire. Le trajet par le milieu du golfe ne serait sans doute pas périlleux...

Comme le vent y souffle régulièrement, pendant six mois, du nord et, pendant les six autres, du sud, un marinier habile d'Europe pourrait aisément aller de Suez aux Indes et y retourner en moins d'une année. Mais les Turcs sont trop ignorants de la navigation. Pendant toute une année, les vaisseaux du Caire ne font qu'un seul voyage de Suez à Djedda, pour y charger le café apporté par les Arabes de l'Yémen, les toiles, les épiceries, l'encens, etc., qu'y transportent les Indiens et les Anglais de Surat, de Madras et de Bengale. Ils partent de Suez dans la saison où le vent est au nord et arrivent à Djedda en dix-sept ou vingt jours, après avoir jeté l'ancre chaque

Digitized by Google

soir; pour revenir, il leur faut au moins deux mois, et ils ne vont pas de nuit; le reste de l'année, ces vaisseaux sont à Suez ou à Djedda[1].

Depuis longtemps Portugais, puis Anglais, naviguant par la route du Cap dans les mers de l'Inde, avaient pris l'habitude de fréquenter les ports du Yémen et même de remonter jusqu'à Djeddah; mais les Arabes étaient étonnés que l'on arrivât d'Europe par la route de Suez : « L'émir de Loheia avait beaucoup fréquenté à Moka des Européens; mais il n'avait jamais ouï dire qu'aucun Européen fût venu au Yémen par le golfe Arabique[2] ».

C'est donc par voie de terre seulement que, des marchés yéménites aux bazars syriens, se faisait presque tout le commerce : l'Arabie en avait le monopole.

Cette Arabie est un plateau massif, qui tombe abruptement dans les mers. Entre le pied des monts et les eaux de la mer Rouge, s'allongent les terres chaudes du Pays Côtier, — comme disait notre marin grec : ce Pays Marin, ce *Tihamah*, comme disent encore les Arabes offre, tout le long du rivage, une piste unie, sans autres obstacles que quelques oueds et quelques buttes médiocres, mais sous un soleil de feu, sans bonnes sources, sans frais reposoirs, sans brises nocturnes, sans autres pluies que des trombes

1. Niebuhr, *Description de l'Arabie*, éd. Brunet, II, p. 214.
2. Niebuhr, *Voyages*, trad. d'Amsterdam, 1776, I, p. 236.

Digitized by Google

inondantes, au milieu des fièvres, pestes et choléras endémiques, des serpents, moustiques et bêtes venimeuses. Les « Mangeurs de Poissons » du Tihamah furent toujours des pirates; ils le sont restés jusqu'à nous : il y a quatre ans à peine, ils pillaient encore des navires italiens; toujours ils profitèrent de leur existence amphibie pour attaquer à la fois navigateurs et caravaniers. Et des vengeances héréditaires ont toujours jeté sur ce Pays d'En-Bas les razzias du Pays d'En-Haut (τὰ ἐπάνω, disait notre marin grec : c'est la traduction exacte du mot arabe *nedjed*).

Les marchands évitaient ce chemin de la côte. Le rebord du plateau leur offrait un passage bien préférable. Une bande de monts et de vallées fait la séparation entre les terres chaudes du Tihamah et les sables du Nedjed : c'est le « Pays de la Séparation », le *Hedjaz*, disent les Arabes [1]. Le Hedjaz est formé de deux hautes chaînes et de vallées profondes, creusées par la violence des eaux; il est rafraîchi par son altitude même et par les brises, pluies et rosées qui s'accrochent et jouent dans le dédale de ses pics et de ses couloirs :

La chaleur qu'il faisait en Tihâma nous parut extrême, en sortant de la contrée montagneuse où il fait bien plus froid... La température de l'air à Taas (première ville du Yémen) nous plut extraordinairement : au lieu de la chaleur étouffante et de la sécheresse qui règne dans le Tihâma, nous avons ici presque tous les jours une délicieuse pluie, et le thermomètre monta à peine, durant les

1. Aboul-Feda, trad. Reinaud, I, p. 101-102.

Digitized by Google

plus grandes chaleurs, au même degré où il avait été à Moka quand il descendit le plus bas [1].

Sur 2 000 kilomètres de long, cette bande ininterrompue du Hedjaz s'étire plus ou moins large, plus ou moins verdoyante ou désertique, mais toujours distincte du Nedjed par ses cultures et ses bourgs sédentaires, comme du Tihamah par son altitude; le régime des pluies la nuance seulement en quatre ou cinq régions, — Yémen, Asir, Hedjaz propre, Midian, Hisma, Pétrée, — que les indigènes ont toujours distinguées, sans que les frontières de l'une à l'autre puissent être bien nettes.

Vers le sud, les moussons de l'océan Indien valent au Yémen une saison de pluies tropicales, qui font sa félicité. Vers le nord, les nuages de la Méditerranée viennent, par-dessus la Palestine, crever leurs dernières outres sur l'Arabie Pétrée, le pays de l'antique Pétra. Dans le voisinage du Yémen, l'Asir a encore des bourgs agricoles, au bord de ruisseaux constants, au fond de vallées cultivées. Dans le voisinage de la Pétrée, le Midian et le Hisma ne sont que déserts affreux, croûtes de sables sur un plateau de lave, que parsèment quelques oasis. Au centre, le Hedjaz propre est moins mal partagé; il a des sources et des puits, quelques terres cultivables au milieu de rocs dénudés, où grondent de terribles orages.

Les géographes arabes rangent le Yémen dans le

1. Cf. Niebuhr, *Voyage en Arabie*, trad. d'Amsterdam, 1776, I, p. 281 et 300.

Digitized by Google

« premier climat ». Tour à tour Loheia, Hodeidah, Zébid, Mokka et Aden, parmi les villes côtières, ont eu le monopole des affaires avec l'Inde, tandis que de petits princes ou des royautés puissantes s'installaient sur les monts, à Sana, Saba ou Marib, Taaz, Dimboué, Djoblé. « Cette vaste et fertile contrée, on l'a appelée *Yémen*, parce que les gens de la Mecque, quand ils se tournent au levant, l'ont à leur droite (*yemin*) comme ils ont la Syrie, *Cham*, à leur gauche (*cham*) ».

L'Asir et le Hedjaz propre sont dans le « deuxième climat » : à l'intérieur, Tabala, Ragdan, Thaïf, la Mecque, Médine; à la côte, Djeddah, port de la Mecque, Yambo, port de Médine; Hali, Kounfouda et Serrain, ports de l'Asir. L'Asir « produit peu, bien que les habitants soient riches en troupeaux : ils n'entreprennent aucun voyage, ni pour affaires ni par plaisir; leur industrie est grossière et leurs mœurs économes[1]. » Le Hedjaz propre est le pays des caravaniers.

Le Midian et l'Arabie Pétrée sont dans le « troisième climat » : à l'intérieur, Tebouk, Teima, Kheibar et quelques autres oasis; à la côte, une suite de petits ports sans eau douce : « Madian avec le puits où Moïse (sur qui soit le salut!) abreuva le troupeau de Jéthro; on dit que ce puits est maintenant à sec; cette ville offre peu de ressources et le commerce est misérable », disait déjà Edrisi.

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 186.

Digitized by Google

Ces différences de pays créent des oppositions d'intérêts et des rivalités de peuplades. Néanmoins, tout au long de la bande, règne d'ordinaire une sorte de paix arabe : la communauté de langue, de mœurs et de religion, la pratique de l'hospitalité envers le voyageur et de la protection envers le fugitif tempèrent un peu les furieuses habitudes de brigandage et de vengeances. Quoique précaire et pleine d'embûches, cette paix arabe a toujours permis la circulation des marchands, tout au moins les échanges de tribu à tribu, qui finissent par transporter à chaque extrémité les produits de l'autre bout.

Aden, au temps de la prospérité et de l'indépendance arabes, était la tête de cette route sur l'océan Indien :

La ville d'Aden est petite, mais renommée à cause de son port de mer, d'où partent les navires destinés pour le Sud, l'Inde et la Chine. On y apporte de ce dernier pays des marchandises telles que le fer, les lames de sabre damasquinées, les peaux de chagrin, le musc et l'aloès, les selles de chevaux, la vaisselle de terre, le poivre odorant et non odorant, la noix de coco, le cardamome, la cannelle, le galanga, le musc, les myrobolans, l'ébène, l'écaille de tortue, le camphre, la muscade, le clou de girofle, les cubèbes, diverses étoffes tissues d'herbes, d'autres riches et veloutées, des dents d'éléphant, de l'étain, des rottangs et autres roseaux, ainsi que la majeure partie de l'aloès amer destiné pour le commerce [1].

A l'autre extrémité, les caravanes aboutissaient à quelque port du Sinaï ou de la Palestine, suivant que

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 54-55.

Digitized by Google

les chameliers poussaient jusqu'à la Méditerranée ou que les Méditerranéens refoulaient les Arabes au désert. C'est ainsi que, tour à tour, les échanges entre Arabes et Méditerranéens se firent soit au fond du golfe du Sinaï, sur la plage d'Akabah, où tombent les « escaliers » (*akabah*, en arabe) de l'Arabie; soit au fond du golfe de Suez, où s'éleva la fameuse Colzoum des Musulmans, qui donna son nom à toute la mer entre l'isthme et Bab-el-Mandeb; soit enfin sur la Méditerranée, à Gaza. Durant toute l'histoire, ces *emporiums* prospèrent ou disparaissent, suivant que le caravanier du Hedjaz peut ou ne peut pas y amener ses chameaux. On connaît la fortune des marchés sinaïtiques, Aïlat et Asion Gaber, aux temps judéo-phéniciens, puis Pétra aux temps gréco-romains. Aux temps arabes, « Aïlah, est une petite ville fréquentée par les Arabes qui en sont les maîtres; tout près, l'île de Noman est peuplée de misérables Arabes, qui vivent des produits de la pêche[1] »; mais c'est Gaza « que fréquentent les commerçants du Hedjaz[2] ».

D'Aden à Gaza, de l'océan Indien à la Méditerranée, le courant commercial emprunta ce trajet du Hedjaz, jusqu'au jour où nos vapeurs enfilèrent la mer Rouge. A égale distance des deux bouts, à 1 200 kilomètres d'Aden et à 1 200 kilomètres du Sinaï, la Mecque s'était bâtie auprès du fameux puits Zemzem :

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 532.
2. Aboul-Feda, III, p. 16.

Digitized by Google

Selon la croyance des Musulmans, ce puits fut trouvé par Agar dans le désert, au moment où son fils Ismaël était mourant de soif. Il paraît probable que la ville de la Mecque doit son origine à cette source, car, à plusieurs milles à l'entour, on ne trouve pas d'eau douce, et dans tout le pays avoisinant il n'en existe point d'aussi abondante... Les Turcs regardent comme un miracle que l'eau de ce puits ne diminue jamais quoiqu'on en tire continuellement; certainement sa profondeur est toujours la même, car, ayant examiné attentivement les cordes auxquelles les seaux sont attachés, je trouvai que la même longueur était nécessaire le matin et le soir pour arriver à la surface de l'eau. Ayant interrogé un homme qui était descendu dans le puits pour en réparer la maçonnerie, j'appris de lui qu'au fond l'eau est coulante; ainsi le puits est alimenté par un ruisseau souterrain.

L'eau est pesante et, par sa couleur, ressemble quelquefois à du lait; mais elle est parfaitement douce et diffère beaucoup de celle des puits saumâtres, dispersés dans la ville. Au sortir du puits, elle est légèrement tiède et, sous ce rapport, semblable à celle de beaucoup de sources du Hedjaz [1].

A ce même puits d'eau « coulante et parfaitement douce », une autre route amène les caravanes qui font les échanges entre l'est et l'ouest, entre le golfe Persique et la mer Rouge : la Mecque est aussi l'étape entre l'Asie des Blancs et l'Afrique des Noirs.

Juste en face de la Mecque, en effet, la barrière des monts côtiers s'abaisse et une coupure du Hedjaz fait communiquer le Nedjed avec le Tihamah, la route d'En-Haut avec le rivage. Par l'altitude et par la dis-

1. J. L. Burckhardt, *Voyages en Arabie*, trad. J.-B. Eyriès, I, p. 191 et suivantes.

Digitized by Google

tance, la Mecque est toute proche de la mer Rouge : à quatre cents mètres d'altitude, à quatre-vingts kilomètres à peine. L'échelle de *la Rive*, Djeddah, fut toujours, pour le service de l'intérieur, un port affairé; du bazar à l'échelle, de la Mecque à Djeddah, la cluse profonde de l'oued Fatima trace le chemin. Et à cette coupure des monts vers le golfe Arabique correspond vers le golfe Persique une interruption des déserts qui couvrent l'hinterland de l'Arabie. Car, dans le nord et dans le sud de la péninsule, deux immensités de sables occupent toute la largeur du plateau d'En-Haut : au nord, le Nefoud, le Désert Rouge, interpose ses huit cents kilomètres entre le Midian et la Mésopotamie; au sud, le Dahna et les « Campements Vides », *Robah el Khali*, larges de quinze cents kilomètres, s'étalent entre le Yémen et Mascate. Dans le centre, au contraire, un semis assez dense de fertiles oasis, qui se touchent sans se pénétrer, ne laisse au désert absolu qu'une étroite lisière pour relier le Nefoud au Dahna.

A ces oasis de l'Arabie centrale, on réserve plus spécialement le nom de Nedjed. La pente générale de ce Nedjed est vers le nord et l'est; quelques oueds y roulent parfois à ciel ouvert jusqu'à l'Euphrate ou jusqu'au golfe Persique : les caravanes peuvent donc emprunter cette descente, qui continue la trouée de Djeddah.

Entre le Yémen et la Syrie, sur la route des aromates et des épices, le commerce entretenait les

Digitized by Google

relations : entre la mer Rouge et le golfe Persique, sur les pistes du Nedjed, ce fut presque toujours la guerre et la traite. Vers les contrées fertiles de l'Asie, vers les sillons et les eaux courantes de la plaine mésopotamienne, les gens du Nedjed ont les désirs tendus, comme leurs cousins du Sinaï et de la Pétrée vers la « Terre Noire » du Nil. Lorsque de puissants empires, installés autour de Babylone, de Ninive, de Suse, de Séleucie ou de Ctésiphon, ont la force de défendre ce paradis des Quatre Fleuves, dont l'Écriture nous fait encore rêver, les gens du Nedjed n'y descendent que pacifiquement, en humbles caravanes de marchands ou de suppliants. La pluie entretenant leurs pâturages, ils vont y vendre l'excédent et les produits de leurs troupeaux, leurs chameaux et chevaux de course, leurs beurres, feutres et tissus de laine. La sécheresse leur apportant la famine, ils vont y acheter, mendier des vivres :

Le Nedjed est célèbre dans toute l'Arabie pour ses excellents pâturages qui abondent, même dans ces déserts, après la pluie... On élève dans ces beaux pâturages une race excellente de chameaux; ces animaux y sont plus nombreux que dans toute autre province d'Arabie d'égale étendue; les Arabes appellent ce pays *Om el Bel*, *la Mère des Chameaux*, et viennent de toutes parts pour y compléter leurs propres troupeaux. Le Nedjed en approvisionne non seulement le Hedjaz, mais aussi la Syrie et le Yémen... Ce pays fournit aussi une race de chevaux superbe et si remarquable que ceux du sang arabe le plus pur sont appelés *kheil nedjadi*, chevaux du Nedjed.

Toutefois le Nedjed est souvent sujet à la disette à cause du manque de pluie et, par conséquent, d'herbage. Il ne

Digitized by Google

tarde pas à en résulter des dommages pour le bétail des Bédouins. Ceux-ci s'attendent rarement à plus de trois ou quatre années successives d'abondance, quoique la famine absolue ne survienne guère qu'une fois en dix ou peut-être quinze ans. Elle est généralement accompagnée de maladies épidémiques, très semblables à la peste, qui sont fatales à beaucoup de monde.

Les Arabes du Nedjed font souvent, comme marchands, le voyage de Damas, de Baghdad, de Médine, de la Mecque et du Yémen : ils emportent des chameaux et des *abbas* ou manteaux de laine; en échange ils prennent à Baghdad du riz, récolté sur les rives du Tigre, et des objets de vêtement, notamment des *keffiés* ou mouchoirs de coton, de laine et de soie à raies vertes et jaunes; à la Mecque, ils se procurent du café, des drogues et des parfums, dont ils font un grand usage. En général un esprit mercantile règne dans le Nedjed, où les marchands sont riches et mieux famés pour leur honnêteté que la plupart des commerçants du Levant [1].

Ces honnêtes gens du Nedjed restent de pacifiques caravaniers, tant qu'ils ne peuvent pas se donner au métier plus noble et plus productif de la guerre. Mais quand la décadence des empires asiatiques leur ouvre la frontière, aussitôt le cheval et le chameau de bataille remplacent les bêtes de somme, et l'on assiste à l'un de ces cyclones arabes qui s'abattent sur les champs et les villes du « bon pays ». Aux temps romains, les Arabes de Hira s'étaient déjà taillé un royaume en travers de l'Euphrate. Aux temps modernes, la conquête musulmane a fait de toute la plaine des Fleuves une proie du Bédouin, de Bag-

1. J.-L. Burckhardt, *Voyages en Arabie,* trad. J.-B. Eyriès, II, p. 238 et suivantes.

Digitized by Google

dad une capitale des khalifes. Au XVIIIe siècle, le torrent des Wahabites faillit s'épandre jusqu'à la Perse. Ces récentes inondations du pays vert par les gens des sables ne furent que le renouveau de vingt autres descentes, dont l'histoire primitive nous a transmis les souvenirs: nous en trouvons maintes traces dans les annales cunéiformes, dès les XXe et XXXe siècles avant notre ère; certains même prétendent que l'Arabie fut la patrie originelle de tous les Sémites et que Babyloniens, Assyriens, Araméens, Phéniciens et Juifs en sortirent, par vagues successives, pour inonder les pays d'alentour.

De même, la cluse de Djeddah conduisit toujours les braves d'En-Haut à la razzia du Pays Côtier et, par-dessus le fossé de la mer Rouge, à la conquête du monde africain. Du Nedjed au Nil, la route était courte vers ce Pays des Noirs, *Belad-es-Soudan*, d'où l'on ramenait les files d'esclaves, de troupeaux et de bêtes étranges, les charges d'ivoire, de poudre d'or, de cuirs impénétrables, de peaux tachetées et rayées. C'est juste en face de la Mecque que le haut Nil approche le plus de la mer Rouge les boucles de sa vallée. De ce côté aussi, la poussée musulmane, qui débuta avec les premiers khalifes et qui s'est poursuivie jusqu'à nous, n'a été que la continuation de très vieux errements. Malgré les risques de la navigation, le fossé de la mer Rouge n'a jamais été une limite : il est si étroit! et, pour peu que l'on sache dresser une voile, les vents traversiers du sud et du nord mènent si rapidement d'un bord à l'autre! Les

Digitized by Google

bacs que nous avions jadis sur nos rivières rendaient les communications à peine plus faciles que le perpétuel va-et-vient des barques sur ce grand fleuve salé :

La mer de Colzoum, dit Edrisi, s'étend en longueur sur un espace d'environ 30 journées; sa plus grande largeur est de trois journées. Cette mer ressemble à un fleuve. Au-dessus des eaux s'élèvent des montagnes et des écueils apparents; au-dessous sont des écueils cachés à travers lesquels les navires ne peuvent se frayer un passage que par des voies connues seulement des marins expérimentés, qui joignent à la connaissance de leur art celle des lieux dangereux. La navigation n'a lieu que de jour; durant la nuit, personne n'ose s'y hasarder, à cause des bordées qu'il faut faire en route, des difficultés à vaincre et des écueils à éviter [1].

Les voyageurs du XVIIIe et du XIXe siècle nous ont décrit les bateaux plats et l'inexpérience des marins, qui pourtant réussissaient quotidiennement ce passage. Bruce [2] veut aller d'Afrique en Arabie :

Le vaisseau dans lequel je m'embarquai s'appelle un *canja*, et certes il est impossible d'en trouver sur aucune autre rivière de plus commode pour naviguer. Ces sortes de bâtiments sont tout ensemble très lestes et solides, quoiqu'à première vue ils semblent fort dangereux. Celui où j'étais avait cent pieds de la poupe à la proue, environ trente pieds de large et quatre-vingt-dix pieds de quille... Il était à deux mâts et portait deux voiles latines d'une grandeur énorme. La vergue de la grand'voile avait au moins deux cents pieds de long.

La quille n'est pas droite : elle forme une courbe renversée et presque sensible à l'œil. Aussi a-t-elle l'avan-

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 33.
2. J. Bruce, *Voyage en Arabie et en Abyssinie*, p. 46 et suivantes.

Digitized by Google

tage que, dans tous les endroits où il y a des bancs de sable, elle touche d'abord sous la proue et s'arrête dans le sable de manière que le navire reste à flot... On se dégage bientôt : si la quille était droite, le vaisseau s'embarrasserait si fort dans les bancs de sable qu'il ne pourrait plus en sortir.

Burckhardt[1] veut aller de Yambo, port de Médine, à Kosseir, port égyptien, d'où les caravanes gagnent le Nil. Il s'embarque sur l'un de ces bateaux non pontés, un « sambouk ouvert ». Lentement, à la rame ou à la voile, ses gens remontent la côte arabique et vont jusqu'au Sinaï chercher le point où l'on n'a qu'à s'abandonner aux vents du nord pour redescendre vers la côte africaine :

Voici notre manière de naviguer : tous les soirs on entrait dans le port où l'on passait la nuit et on se remettait en route au point du jour. Si on savait qu'il n'y avait ni anse ni port assez proches pour que l'on pût y arriver avant le coucher du soleil, avec le vent qui régnait, on s'arrêtait quelquefois à un mouillage un peu après midi... Les matelots montraient bien peu de courage. Dès qu'il ventait bon frais, ils serraient les voiles; la crainte d'un coup de vent leur faisait chercher un refuge dans le port et jamais nous ne parcourions plus de 25 à 30 milles par jour. Une grande pièce d'eau de forme carrée était la seule à bord : elle en contenait assez pour la consommation de trois jours et ne servait qu'à l'équipage : chaque passager avait son outre... Comme il arrive quelquefois que les navires sont pris par des calmes ou par les vents contraires dans une baie éloignée des puits, l'équipage est exposé à beaucoup souffrir de la soif.

1. J.-L. Burckhardt, *Voyages en Arabie*, II, p. 192, 197.

Digitized by Google

Longue et pénible, cette navigation traversière n'est pas dangereuse. Elle dut être familière aux plus vieilles humanités. Au XVIe siècle avant notre ère, les inscriptions et dessins pharaoniques de Deir-el-Bahari nous montrent déjà les marins de la reine Haïtshopsitou disposant de pareilles embarcations...

Au nord de la mer Rouge, par l'isthme de Suez, les communications entre l'Arabie et l'Afrique sont plus faciles encore : la vie nomade contourne les golfes du Sinaï et livre le désert africain aux mêmes Pasteurs et Pillards que les déserts asiatiques. Au sud de la mer Rouge, l'étranglement de Bab-el-Mandeb et les îlots, qui l'encombrent, forment un autre pont : les plus vieux documents géographiques de notre antiquité nous montrent déjà les indigènes passant et repassant d'un continent à l'autre, sur des canots de peaux cousues ou sur de simples radeaux. Ces deux rives arabique et africaine ont toujours eu mêmes occupants et mêmes destinées. Au temps des Pharaons, le Pouanit tenait déjà « les deux côtés »; durant toute l'histoire moderne, l'Afrique fut convertie aux religions monothéistes de l'Arabe, soumise aux conquérants venus de l'Arabie. Les Arabes implantèrent en Abyssinie d'abord leur judaïsme, puis leur christianisme : au bord du continent noir, ces chrétiens d'Éthiopie sont demeurés des blancs, des Sémites, purs ou métissés. Les Arabes propagèrent ensuite leur Islam à travers la Nigritie entière : jusqu'au Congo, jusqu'au Niger, jusqu'au Sénégal, mis-

Digitized by Google

sionnaire et négrier, l'Arabe fut le maître des corps et des âmes.

Ces relations avec l'Afrique introduisirent en Arabie des millions de captifs nègres, dont les caravanes emmenaient la majeure partie vers l'Euphrate : les gardes noires étaient de tradition dans les monarchies asiatiques; depuis six ou sept mille ans, qui peut chiffrer les esclaves, concubines et eunuques, que l'Arabe vendit aux marchés et harems de l'Asie antérieure? Mais il restait beaucoup de ce « bois d'ébène » en Arabie. Les grands et petits princes arabes estiment encore les soldats nègres, pour leur discipline et pour leur férocité [1]. A la saison chaude, la peau fraîche des négresses est, dit-on, un jouet délicieux : les Sémites, depuis Salomon, vantent les filles d'Éthiopie : « *Nigra sum, sed formosa, quare dilexit me rex et introduxit me in cubiculum suum.* Je suis noire, mais je suis belle; c'est pourquoi le roi m'a aimée et m'a introduite dans son harem », répète encore l'Église romaine, d'après ce Cantique que les Juifs attribuaient au plus sage des rois.

L'Arabie s'est ainsi peuplée de mulâtres et de quarterons. Le Tihamah et l'Oman sont remplis de nègres. Les populations sédentaires du Yémen, du Hedjaz et du Nedjed sont fortement teintées. Les seuls nomades, les Bédouins, ont presque sauvé la pureté de leur race blanche. Longtemps avant l'Islam, il en était ainsi : Antar, le poète et le héros de l'Arabie

1. Voir là-dessus A. d'Avril, *L'Arabie contemporaine*, p. 149.

Digitized by Google

préislamique, était fils de négresse; mulâtre aussi, le poète guerrier, Téabbata Charran.

*
* *

Ainsi les deux grandes routes arabes du commerce et de la guerre viennent se couper au puits Zemzem. Là, se réunirent toujours les assemblées des tribus. « Assemblées » à la mode de nos Bretons; « panégyries » à la mode des anciens Grecs : Delphes, Olympie et Délos nous fourniraient les meilleurs exemples de ces immenses concours de peuples où la religion, le commerce et le plaisir avaient une égale part. Délos surtout, l'île sacrée des Ioniens, l'oasis et la fontaine miraculeuses qui, au centre du désert marin de l'Archipel, avaient recueilli Latone et son divin fils; Délos, le carrefour des routes de navigation, l'étape médiane entre les terres d'Europe et d'Asie, le marché d'esclaves, où, dit-on, cent mille têtes de bétail humain furent vendues en un seul jour : « Débarque, marchand, disait le proverbe, expose, reprends la mer; tout est vendu »; Délos, l'île des traitants, des prêtres, des poètes et des athlètes nous rendrait la Mecque primitive, son puits d'Agar et d'Ismaël, son sanctuaire de la Kaabah et sa foire d'Okhad.

Aux temps préislamiques, cette foire s'ouvrait avec une période de mois sacrés, durant lesquels les guerres étaient suspendues, l'homicide interdit : les héros-poètes y venaient étaler leur force et chanter leurs exploits en des « jeux » à la mode hellénique.

Digitized by Google

Longtemps avant l'Islam, le patriarche Abraham avait relevé (les anges, dit-on, en avaient été les premiers architectes) la « Carrée », *Kaabah*, la « Maison d'Allah », *Beit-Allah* : sa Pierre Noire, *Hadjar al Asouad*, était l'un de ces *bétyles*, de ces cailloux divins qu'adoraient les Levantins de l'antiquité. Cette Kaabah était le sanctuaire fédéral de l'Arabie; à l'intérieur ou aux alentours, chaque tribu avait dressé les images de ses dieux : trois cent soixante idoles étaient venues des quatre coins de la péninsule et du voisinage, de la Chaldée, de la Perse, de l'Inde, de l'Afrique, de la Syrie, de l'Égypte et de la Grèce. Vers ce musée des religions arabes, chaque année, les pèlerins affluaient. Quand Mahomet, « purifiant » la Kaabah, la rendit au culte du Dieu Seul, il maintint les rites et coutumes du pèlerinage. Mais Mahomet ayant été enterré dans Yatrib, ville du Prophète, *Medinat-al-Nabi*, — nous disons Médine, — ce Saint Sépulcre devint un autre objet de dévotion. La seule visite au pays de la Mecque, avec les stations et cérémonies purificatoires à la Kaabah et aux Lieux Saints, suffit à mériter le titre de *hadji* (pèlerin) et les grâces du *hadj*. Néanmoins la visite de Médine, — l'Excellente, la Resplendissante, la Bien-Aimée, la Fortunée, — et les prières au Tombeau du Prophète sont de coutume et, pour certaines sectes musulmanes, presque de rigueur.

De son vivant, Mahomet, qui résidait à Médine, conduisait à la Mecque le pèlerinage. Après sa mort, cette conduite devint l'une des charges principales de

Digitized by Google

ses Vicaires. Le Coran spécifie en quel mois et même en quels jours les cérémonies doivent être accomplies : en ces jours sacrés, c'est un afflux de nations où, parmi les pieuses gens, il est plus d'un coupeur de bourses; en tout temps, la Mecque et Médine sont assiégées ou menacées par les Bédouins du Nedjed; aussi la police et la sécurité du *hadj* nécessitent un déploiement de forces sous la conduite d'un « Chef du Pèlerinage », *Emir-el-Hadj*.

Au temps des premiers Khalifes, qui résidaient encore à Médine, le chemin était court : huit ou dix étapes, quatre cents kilomètres; d'ordinaire le Khalife en personne était Emir-el-Hadj. Mais quand l'Islam débordant de l'Arabie, le khalifat transporta sa chaire à Damas, puis à Bagdad, puis au Caire, à Stamboul enfin, la protection et la conduite du pèlerinage devinrent l'une des grandes affaires de l'État. Cinquante jours, de Damas ou de Bagdad à la Mecque : quarante-cinq jours du Caire; quatre-vingts jours au moins de Constantinople.

Les pèlerins aujourd'hui suivent quatre ou cinq routes principales : parti du Caire, le *hadj* égyptien traverse le Sinaï, puis longe la côte arabique, par Akabah, El-Wedjh et Yambo; parti de Bagdad ou de Bassorah, le *hadj* irakien et persan traverse le Nedjed; parti de Sana ou de Marib, le *hadj-el-kesbi* monte à travers l'Asir; le *hadj* syrien descend de Damas, à travers la Pétrée et le Hedjaz. C'est sur la piste du *hadj* syrien, entre Damas et les Villes, qu'Abd-ul-Hamid est en train de poser les rails khalifaux.

Digitized by Google

II

Le *Kitab Menassik el Hadj*, le « Livre des Pratiques du Pèlerinage », est l'un des livres turcs qui ont été le plus populaires dans l'empire ottoman : composé en 1682 par le pèlerin Mohemmed Edib, il a été copié ou imprimé à des milliers d'exemplaires; les pèlerins entre Constantinople et les Villes y trouvaient, il y a vingt ans encore, une sorte de guide Joanne; Bianchi en a donné une traduction française dans le second volume du *Recueil de Voyages et de Mémoires*, que publiait la Société de Géographie.

Le Prophète ayant prescrit de faire le pèlerinage à pied ou à chameau, la route entre Constantinople et la Mecque n'était qu'une piste pour les piétons et les montures : on allait à âne ou à cheval jusqu'à Damas; on ne prenait communément le chameau qu'au delà. Aller et retour, le voyage demandait environ deux cent soixante jours, à cause des stations pour le repos ou la prière et des cérémonies en *Belad-el-Haram* (Terre Sainte). Un long arrêt à Damas coupait le voyage.

Digitized by Google

De Constantinople à Damas, le *Kitab Menassik* compte trois cent trente-trois heures et demie de marche, trente-sept étapes et six séjours; mais la pluie et la boue obligent souvent à des étapes supplémentaires.

Dans ce premier parcours, Eregli de Karamanie est la station médiane. Jusqu'à Eregli, on traverse le haut plateau d'Anatolie, ses champs ondulés, ses étendues un peu mornes, ses villages hospitaliers et les bonnes villes turques : Isnik auprès du lac, « où l'on pêche de gros poissons que l'on fait sécher et que les voyageurs emportent »; Sögud, *le Saule*, renommée pour ses raisins confits et ses *kufter soudjouks* (pâte d'amandes et de miel); Eskicheïr, la ville des melons et des eaux thermales — on y règle les âniers et l'on distribue des bakchiches; — Boulavadin, avec son défilé des Cavernes, son grand pont de 540 pas et ses melons délicieux; Akcheïr, ville de jardins, de vignes et d'eaux courantes, avec son incomparable promenade du Grand Couvent, ses écluses, ses prairies, ses fleurs blanches qui lui ont valu son nom (*Akcheïr*, la *Ville Blanche*), ses derviches et ses tombeaux de saints; Koniah, la vieille capitale des Turcs, le « Contentement des Désirs », le marché des abricots et des cuirs teints, — on s'y arrête un jour et l'on règle les âniers, en ajoutant des bakchiches.

Koniah retient quelques-uns des pèlerins qui ne se sont mis en route que pour venir à son couvent des derviches *mevlevi* et au Saint Sépulcre, *Turbe-ech-Cherif*, de leur fondateur Mewlana Mohammed Dje-

Digitized by Google

lal-Eddin. Le cheikh de ces derviches est respecté presque autant que le Khalife par l'Islam de Roumélie et d'Anatolie :

Suivant une légende, que semblent avoir adoptée quelques voyageurs européens, le sultan de Constantinople ne serait investi du pouvoir suprême, en sa double qualité d'Empereur des Ottomans et de Khalife de tous les musulmans, qu'après avoir été reconnu et consacré par le cheikh de Koniah, qui serait lui-même le véritable sultan, héritier des Seldjoucides et lieutenant du Prophète[1].

Après Koniah, le *Kitab Menassik* vante encore Ismil ou Kerde Beli, qui n'a pas d'eau douce, mais dont les habitants font grand accueil aux pèlerins; puis Karabounar, la *Source noire*, aux eaux pures, aux chaussons de laine renommés; Eregli enfin, où l'on « connaît quatre-vingt-dix espèces de poires » et dont le territoire appartient aux Deux Villes Saintes.

Jusqu'à Eregli, quelques mauvais pas, mais aucun danger sérieux : avant Eskicheïr, il a fallu gravir les revers du plateau anatolien par les gorges difficiles de Lefké; le *moutessarif* de Kodja-Ili doit, à cause des brigands, accompagner la caravane jusqu'à Akcheïr; puis, sur le plateau encombré de lacs qui tantôt débordent et tantôt assèchent, les boues saumâtres rendent la marche un peu fatigante; ailleurs ce sont les sables : « On assure qu'autrefois la plaine de Koniah n'était autre que la mer elle-même; lors des inondations, elle est entièrement submergée ».

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, I, p. 825.

Digitized by Google

Mais l'hospitalité turque accueille partout les pèlerins, et la piété des Sultans ou de leurs vizirs a jalonné la route de fontaines, de caravansérails, de bains, de fondations charitables. La sécurité est presque parfaite : on n'a guère à se défendre que contre la rapacité des loueurs de bêtes.

Après Eregli — où l'on paie les âniers sans être tenu à un bakchiche, — on quitte la terre vraiment turque : on entre dans la montagne, le Taurus, qui sépare l'Anatolie des peuples syriens. L'empire du Sultan a franchi cette montagne; mais elle reste toujours une frontière de races et de langues. Les pèlerins y trouvent encore de bons villageois, qui leur apportent des pains légers et du beurre frais; l'air est excellent, les sources abondantes, les caravansérails assez nombreux, mais quels chemins! L'un s'appelle le *Karga-kesmez*, l'Inaccessible aux Corneilles; l'autre, l'*It-ielmez*, l'Impraticable aux Chiens.

En bas du Taurus, on tombe dans la plaine marécageuse qui borde la mer de Chypre, dans la Cilicie Plane des Anciens, dans le pays à moitié syrien d'Adana. Ici commencent la langue arabe et les modes de vie, d'habitation et de cultures que l'on verra jusqu'à Damas[1] : des marais fleuris; de grands fleuves lents et boueux, alternant avec des monts

1. Les conquêtes arabes s'arrêtèrent au pied du Taurus, qui devint la séparation entre musulmans et chrétiens, d'où son nom de Djiaour-Dagh (Le Mont des Giaours); Cf. Aboul-Feda, trad. Guyard, III, p. 26.

Digitized by Google

abrupts et des « badiés » brûlantes; des ponts aigus à double pente, aux arches étroites et multiples; des citadelles, ceintes de tours et auréolées de créneaux; de belles villes aux populations industrieuses, parmi les récoltes et les fruits; quelques steppes désertiques et des tribus nomades de Turcomans, de Kurdes et de Bédouins. De pont en pont, de ville en ville, de défilé en défilé, la caravane contourne les golfes, à bonne distance de la mer, que les pirates écument. Adana, fondée par le khalife Haroun-ar-Rachid, « a de grands moulins, mais l'air est si pesant que les citadins doivent passer l'été dans les *ïaïlahs* (huttes) de la montagne »; son pont, « d'une construction merveilleuse et fort long », est célébré par tous les géographes arabes. Puis Missis et son Djebel-en-Nour (Mont de la Lumière), « où l'on trouve de belles hyacinthes, diverses autres sortes de fleurs et de la mandragore de la plus belle espèce », mais aussi des serpents et des Turcomans, — le lieu est dangereux; — puis la forêt mal famée de Timour-Kapou, puis, sur le golfe d'Alexandrette, Païas, « qui abonde en oranges, citrons, grenades, raisins et autres fruits, mais dont l'air est très pesant ».

Au delà du golfe d'Alexandrette, on entre dans la Syrie véritable en franchissant le Djebel-Alma au défilé de Beïlan : Amanus et Portes Syriennes, disaient les Anciens. Juchée dans le col, Beïlan, ville considérable, air pur, eaux très douces, fruits et *kufter-soudjouks*, mais chemins difficiles et dangereux.

Digitized by Google

En bas de l'Amanus, les marais du bas Oronte conduisent à Antakié (Antioche), et à ses ponts fameux, sur le fleuve Rebelle que les moulins ont dompté : — « Antakieh fut fondée, du temps d'Alexandre le Grand, par ordre du prince Antakious qui, tout à fait privé durant les nuits de la jouissance du sommeil, apprit des docteurs que le climat de ce pays disposait à dormir... Jésus y monta au ciel; on s'arrête un jour et l'on paie les âniers. »

On remonte la vallée de l'Oronte, du fleuve Rebelle : Chegour est entourée de grenadiers et de nénuphars, fruits excellents, poisson en abondance; Hamah, ville magnifique, pays admirable, a des abricots excellents, des fabriques de toile, des machines hydrauliques, mais un air pesant, — « les pèlerins s'arrêtent un jour, paient les muletiers (bakchiche) et achètent le vêtement rituel pour entrer à la Mecque, l'*ihram* »; Homs, lieu de bénédiction, l'une des cités du paradis, possède un Coran écrit de la main d'Omar : « Si l'on retire ce livre de l'endroit où il est déposé, il tombe une pluie aussi abondante que les eaux du déluge »; il n'y a ni scorpions ni serpents dans ce lieu béni, où l'on voit les tombeaux de trente prophètes, d'un khalife et d'une épouse de Mahomet. Il faut ensuite franchir l'Anti-Liban. On prend un avant-goût du désert en traversant Nebkh et son territoire desséché, que ravagent les Bédouins. Mais deux étapes conduisent bientôt à Damas, Odeur du Paradis.

Depuis le Taurus jusqu'à Damas, les fièvres et les

Digitized by Google

brigands guettent le *hadj*. Le Sultan et ses officiers ont garni la route de châteaux et de *dervendjis* (gardiens des *dervends*, des défilés); le pacha de Damas envoie ses régiments au-devant de la caravane; mais Turcomans et Bédouins, qui laissent passer le gros des pèlerins, se rattrapent sur les traînards et les isolés. A chaque pont, en outre, il y a des leveurs d'octrois ou de péages : ils ne devraient taxer que les marchands; mais tout pèlerin emmène quelques ballots, trafique un peu pour rattraper les frais du voyage; à chaque pont, fouilles, discussions, bakchiches... Damas fait oublier toutes ces misères; après l'Anatolie un peu sèche et nue, quelles merveilles offre la Syrie, la terre de Cham, aux yeux du voyageur !

La terre de Cham — dit le *Kitab* — est le pays des prophètes, le centre de réunion des êtres les plus purs, la mine des contrées, le lieu de toute concentration et de tout développement... ; là reposent les cendres des saints patriarches, Abraham, Isaac et Jacob (que le salut soit avec eux !). Les biens de ce monde, au dire d'Abdullah-Amrou-ben-el-Assa, se divisent en dix portions : neuf se trouvent en Syrie, et la dixième est le partage du reste de la terre. Comme le climat est beau et tempéré, la plupart des habitants sont sains et vigoureux.

Ce pays est remarquable surtout par l'abondance de sa production, l'excellence de ses comestibles, l'agrément de ses habitations et la beauté de ses produits industriels. Presque partout, la terre est bien cultivée; sa fertilité est telle qu'elle produit, sur certains points, jusqu'à cent pour un. Les champs, les vertes prairies, les pâturages y sont aussi nombreux que renommés. Dieu a émaillé les plaines et les montagnes des fleurs les plus variées, hyacinthes, narcisses, tulipes et basilics. Les fruits y sont également

Digitized by Google

en abondance, particulièrement les abricots-pêches, les pommes, les poires, les cerises, les pistaches de Syrie et de Roum, les bananes, les cannes à sucre, les figues, les coings, les pêches, les grenades, les fruits du myrte, les noix, les amandes, les mûres, les olives, les oranges, les citrons, les melons et les pastèques. Toutes ces productions s'y trouvent sans interruption pendant toute l'année.

On séjourne longuement à Damas : les tombes de cinq cents prophètes, vingt couvents de derviches, une foule de mosquées, de séminaires, de cloîtres, de lieux de retraites, d'hôpitaux et de bains publics (le nombre de ceux-ci excède deux cents), la basilique de Saint-Jean devenue la grande mosquée, les tours, les sept portes et les sept rivières, les fontaines et les jets d'eau, les minarets et leur armée de muezzins (la grande mosquée en a soixante-quinze; douze chantent à la fois sur les trois minarets), les khans et les caravansérails, le *soukh* des étoffes, le *soukh* des orfèvres, le *soukh* des pierres à fusil, le *soukh* des selles, dix autres bazars et marchés, et les jardins de palmes et les cafés sous les platanes, quelles occasions de promenade, de plaisirs, de bonnes affaires et de méditations pieuses ! La *ghoutah* (campagne) de Damas est l'un des quatre *motannazah* (lieux de délices) du monde musulman : les trois autres sont la vallée de Bawan dans le Fars, le canal d'Obollah près de Bassorah, et la Sogdiane de Samarcande; mais la *ghoutah* de Damas est toujours citée la première.

Le pèlerin fait ici provisions de chameaux ou

Digitized by Google

d'ânes, de tentes, de selles, d'outres et de vivres; il doit faire aussi provision de forces et de résignation. Après Damas, les souffrances vont commencer, et les risques de mort, les maladies, la soif, les mauvaises rencontres, les guet-apens du désert : c'est fini des douceurs syriennes et de la paix turque; on entre en pays bédouin.

*
* *

De Damas aux Deux Villes, le *hadj* ne saurait emprunter la route directe par l'intérieur de l'Arabie : les plateaux pierreux du désert syrien, — les *hammada* de la *Badiet-ech-Cham*, — puis les sables rouges du Nefoud déroulent sur près de mille kilomètres leur surface rugueuse ou mouvante, leur semis de cailloux tranchants et leurs entonnoirs de dunes. Quelques files de chameaux s'en vont pourtant en droite ligne soit vers le Nedjed, de Damas à Haïl, soit vers le Hedjaz, de Damas à Teïma : une suite de puits saumâtres, espacés de plusieurs journées, désaltère ces très petites caravanes; la seule oasis d'El-Djouf peut leur offrir une station de ravitaillement. A la limite de la pierraille et des sables, juste au milieu de ces déserts qui couvrent tout le nord de l'Arabie, à cinq cents kilomètres de Damas et à quatre cents de Haïl, à six cents kilomètres de l'Euphrate et à cinq cents du golfe d'Akabah, El-Djouf, au croisement des routes, est le centre et le refuge pour les tribus bédouines, les *Ahl-el-Chemal*, « Nations

Digitized by Google

du Nord », qui errent, transhument, pillent et tourbillonnent de la mer Rouge à la Mésopotamie, du Nedjed au Liban.

Les grandes caravanes n'ont jamais affronté ces solitudes et ces pillards : le commerce et le pèlerinage les ont toujours contournés, en empruntant la route côtière, qui, depuis Damas jusqu'aux Villes, suit la falaise du rivage arabique. Car le rivage arabique commence véritablement à Damas : le plateau d'Arabie tombe abrupt, non seulement sur la mer Rouge, mais encore sur le « Gouffre », — *Ghaur*, disent les Arabes, — qui, par la mer Morte et le Jourdain, prolonge le golfe du Sinaï jusqu'au pied du Liban. C'est miracle que ce Ghaur entier ne soit pas un golfe marin : au sud, dans la partie asséchée qui s'appelle Ouadi-el-Arabah, le fond est supérieur au niveau de nos mers; mais le reste est de beaucoup au-dessous : la surface de la mer Morte est de 400 mètres inférieure, celle du lac de Génésareth, de 200 mètres.

Ce Gouffre a toujours servi de frontière aux Arabes; sur la falaise qui le borde au levant, le plateau de Moab, de Galaad et de Bashan a toujours été une « marche », que les cultivateurs de la Syrie et de la Palestine disputent aux Bédouins, la civilisation sédentaire à l'anarchie nomade[1]. Avant l'Islam, la civilisation l'emportant avait converti ces pasteurs à la vie urbaine, puis annexé cette Arabie Auguste et

1. A. Forder, *Ventures among the Arabs of Moab*, etc., New-York, 1906.

Digitized by Google

cette Palestine Salutaire à l'empire de Rome et de Byzance. Mais la vague de l'Islam renversa forteresses et villes, recouvrit les sillons et rejeta jusqu'au Ghaur, parfois jusqu'à la Méditerranée la frontière de la vie bédouine.

Damas est ainsi devenue et, depuis onze siècles, elle est restée la porte — on pourrait presque dire : le port — de l'Arabie vers l'occident. Son bazar est le terminus de la route des Aromates qui, après avoir côtoyé la mer Rouge sur la falaise du Hedjaz, se coude pour côtoyer le Ghaur sur la falaise de Moab. De Damas au Yémen, toute cette route côtière appartient au Sultan. En fait, elle est sous la coupe des Bédouins. Niebuhr écrivait, il y a cent quarante ans :

Le Sultan de Constantinople prétend à la souveraineté de cette grande province; mais on s'y embarrasse peu de ses prétentions, le Schérif de la Mecque y étant considéré, quoiqu'il soit vassal du Sultan, et le reste étant sous la juridiction de Scheikhs indépendants. Voici proprement en quoi consiste le pouvoir du Sultan dans le Hedjaz :

1° En ce qu'il peut, par le moyen de son pacha, qui conduit la caravane de Syrie, déposer le Schérif pendant le peu de jours que les pèlerins s'arrêtent à la Mecque et en remettre un autre de la même famille;

2° En ce qu'il entretient dans la ville de Djeddah un pacha à trois queues qui, malgré sa suite nombreuse, n'ose ni aller à son gouvernement ni en revenir sans être avec la grande caravane;

3° En ce qu'une partie de la garnison, qui est à la Mecque, à Médine et à Yambo, est composée de soldats turcs;

4° En ce que les Turcs ont, pour la sûreté de leurs caravanes, des garnisons dans diverses petites citadelles,

Digitized by Google

bâties près des puits sur le chemin [du pèlerinage], mais on n'entend pas qu'elles ayent aucun pouvoir dans les villes et villages des environs.

Les Arabes pourroient donc bientôt chasser les Turcs du Hedjaz, si l'amitié du Sultan ne leur étoit avantageuse. Mais, par une suite de leur superstitieuse croyance, les Turcs envoyent chaque année des sommes si considérables à la Mecque que presque tous les habitants de cette ville et tous les descendants de Mahomet en Hedjaz en tirent un certain revenu, en qualité de Kaddam el-Kaaba, *serviteurs de la Kaaba*, titre qui leur appartient parce qu'ils demeurent en Terre Sainte, et non parce que l'on exige d'eux quelque service auprès de la Kaaba.

Outre cela, il vient annuellement aux frais du Sultan quatre à cinq vaisseaux chargés de blé, de riz et d'autres provisions, de Suez et Kosseir à Yambo et Djedda, qui sont destinés pour la Mecque et Médine. Les Arabes errants eux-mêmes tirent de grands profits des Turcs, car bien que les caravanes soient accompagnées par un pacha de Syrie et par un bey d'Égypte, qui ont beaucoup de soldats avec eux, il faut néanmoins qu'elles fassent à ces Arabes de grands présents pour passer sur leurs terres sans péril [1].

Au cours du XIXe siècle, les relations de Constantinople avec l'Arabie n'ont pas changé. Dans les Villes Saintes, après l'expulsion des Wahabites, le Sultan a renforcé ses garnisons; son pacha, installé à Thaïf, a réduit presque à rien l'autorité du Chérif. Mais les cadeaux et redevances du Khalife aux Sanctuaires, aux gens de religion, aux tribus de la route et au peuple des Villes, restent le véritable lien qui rattache le Hedjaz à l'empire turc, et l'envoi annuel

1. Niebuhr, *Description de l'Arabie*, p. 212.

Digitized by Google

de ces cadeaux est une affaire capitale, que les Sultans n'ont jamais oubliée. Mouradjah d'Ohsson, en son *Tableau général de l'empire ottoman*, décrivait longuement cette fonction khalifale :

Les premiers Sultans de la maison ottomane ne manquaient jamais de faire à la Mecque des libéralités immenses. Bayézid II, chaque année, y envoyait quatorze mille ducats. Sélim Ier porta au double les largesses de son père et expédia en 1517, pour la première fois, le *Surré-eminy* (ce mot veut dire intendant, ou dépositaire du trésor), qui distribua ces sommes dans la Mecque avec beaucoup de sagesse. Il donna cinq cents ducats au Schérif, six à chaque docteur de la loi et trois à chacun des plus notables citoyens; il fit inscrire leurs noms dans un registre qui sert encore aujourd'hui pour la distribution annuelle. Il assembla ensuite hors de la ville tous les pauvres de la cité et leur donna à chacun un ducat, ce qui s'observe encore tous les ans...

Enfin les largesses faites dans les Deux Cités par les ordres de Sélim Ier montèrent à deux cent mille ducats. Indépendamment de ces dons en espèces, il y en eut aussi en denrées, toutes tirées d'Égypte, savoir : cinq mille boisseaux de blé et de riz pour la Mecque et deux mille pour Médine. Cet officier fit encore revêtir de caftans ou robes d'honneur les ministres du temple, les chefs des tribus et les citoyens les plus distingués de la ville. Ce fut à l'imitation des anciens Khalifes, surtout de Mohammed Ier qui, lors de son voyage en Arabie, avait fait distribuer, outre l'or et l'argent, plus de cinquante mille caftans.

La pieuse générosité des Sultans successeurs de Sélim ajouta encore à ces libéralités. Ces sommes ne sont pas les seules consacrées à la subsistance annuelle des Deux Cités. L'une et l'autre jouissent encore de différents *wakfs*, qui sont autant de fondations pieuses, faites par des sultanes, des vizirs, des citoyens opulents, toutes également destinées à l'entretien des pauvres de l'Arabie et dont

Digitized by Google

l'administration générale est soumise au *Kisslar-Aghassy* (Aga des Filles), chef des Eunuques noirs du Sérail. Ces fonds sont confiés annuellement à un officier de marque qui, sous le même titre de *Surré-eminy*, va les répandre dans les Villes conformément aux états qu'on lui remet [1].

Au temps de Mouradjah d'Ohsson, à la fin du XVIIIe siècle, quand la splendeur de la vieille Turquie battait encore son plein, le départ du *surré-eminy* était l'une des grandes journées de Constantinople. Tous les ans, le 12 de la lune de *redjed*, cinq mois avant la fête du baïram (la caravane devait être à la Mecque pour cette fête), l'Aga des Filles remettait au *surré-eminy* le chameau sacré, *mahmal*, et les huit mulets porteurs du trésor. Ils descendaient au Bosphore dans un cortège de tchaouchs, de zaïms et de baltadjis, dans une cohue de bouffons arabes, de baladins, de tambours, de musiciens et « d'énormes machines, la plupart mouvantes, et toutes garnies de flammes et de banderoles flottantes au gré des vents ». Sur le quai, le *mahmal*, ce précieux chameau de la même race que la monture de Mahomet, était repris par les gens de l'Aga et ramené au Sérail, « où la race est censée se perpétuer sans mélange et d'une manière, pour ainsi dire, miraculeuse ». Le *surré-eminy* et ses huit mulets passaient le Bosphore et prenaient la route de Damas. A travers l'Anatolie et la Syrie, une bonne garde les sauvait d'ordinaire de toute mauvaise rencontre : à partir de Damas, il fallait une armée

1. M. d'Ohsson, *Tableau général*, édition de 1790, III, p. 258 et suivantes.

Digitized by Google

que commandait le pacha de Damas avec le titre d'Emir-el-Hadj.

A Damas, — dit le *Kitab Menassik*, — se réunissent « tous les pèlerins des provinces soumises au Grand Seigneur ». La caravane de Constantinople se grossit des nombreux appoints qui lui viennent du Liban et de l'Euphrate, des îles et côtes de la Méditerranée, du Kurdistan, du Caucase, de la Perse, de l'Afghanistan, du Turkestan et même de la Chine. Tous les pèlerins doivent obéir à l'Emir-el-Hadj : une stricte discipline est nécessaire pour que cette file d'ânes, de chameaux, de chevaux et de piétons — il y a parfois dix mille hommes et vingt mille bêtes, — ne laisse ni traînards dans les sables ni captifs aux mains des Bédouins.

De Damas à la Mecque, le *Kitab Menassik* compte quatre cent quatre-vingt-dix heures de marche et une quarantaine d'étapes; trois grandes stations, Maan, Medaïn-Salih et Médine partagent la route.

Jusqu'à Maan, on longe la falaise du Ghaur, à travers la Pérée et la Pétrée des Anciens : ce pays de Bosra et de Pétra, bien pourvu d'eaux et de terres volcaniques, fut un grenier de céréales au temps des Romains; mais les Bédouins l'ont dévasté et l'infestent. Grâce aux cadeaux que le Sultan paie chaque année aux plus puissantes de ces tribus, les environs immédiats de Damas sont presque sûrs : l'armée du pacha Emir-el-Hadj ne s'organise définiti-

Digitized by Google

vement qu'à deux ou trois journées au sud, à l'étape de Mzerib.

C'est ordinairement le 15 de la lune de *chewal* que l'Emir-el-Hadj se rend à Mzerib, avec sa musique et ses *zemboureks* (canons portés à dos de chameau). Les pèlerins le suivent à la débandade; le peuple de Damas les accompagne jusqu'au *turbeh* (tombeau) d'Ahmed-pacha; puis ils trouvent de bonne eau à Kisoué et Akarsasou : « le pays est plat, quoique pierreux; on y voit la Colline de Pharaon, qui présente un vaste désert, dont les environs sont néanmoins productifs »; on passe des ponts et des roselières, où l'on chasse des oiseaux.

A Mzerib, on attend quatre ou cinq journées, au pied d'une forteresse turque, au bord d'un lac qui contient d'excellents poissons, près d'une source maudite : « il est reconnu que le linge lavé à cette fontaine engendre ensuite de la vermine ». C'est ici que, « pour la première fois, Adam a semé du froment; mais les Arabes de ces cantons ne sont qu'une troupe de brigands et de rebelles ». La caravane s'organise militairement, le pacha et sa musique en tête; une fusée et trois coups de canon donnent chaque matin et chaque soir le signal du départ et de la halte; les troupes turques et les Bédouins soldés ouvrent et flanquent le convoi, qui se déroule sur trois ou quatre kilomètres de long. De douze en douze heures, les étapes sont marquées par des fortins, *kella* :

A cinq heures et demie du matin, coup de canon du départ. Le *Derb-el-Hadj*, le Chemin du Pèlerinage, n'est

Digitized by Google

pas une route tracée; mais une multitude de pistes parallèles ont été creusées par les pieds des chameaux durant les siècles où des générations ont traversé ce désert. Un vieux poète arabe compare ces multiples bandes aux raies du manteau noir et blanc que portent les Arabes. A midi, coup de canon pour la halte; vingt minutes de repos, parfois moins, parfois davantage, quarante minutes dans les étapes faciles, au gré du pacha : « Il est notre Sultan », disent les caravaniers. On ne décharge pas les bêtes et on ne les fait pas coucher. Les dévots font leurs prières et leurs génuflexions, face à la Mecque.

On arrive le soir à une *kella* en ruine. La *kella* est un fortin faiblement gardé. Ces constructions, qui datent d'un ou deux siècles, étaient de bons matériaux et de bonne facture, mais tombent en ruines : au centre, un puits et une machine à élever l'eau que tourne une mule. Les Bédouins n'ont pas le droit d'y venir prendre de l'eau; la garnison turque les accueillerait à coups de fusil; une porte en fer protège contre l'insolence bédouine ces fortins qui se dressent dans le désert comme un navire en plein océan [1].

Le chemin est d'abord boueux et coupé : il faut monter et descendre, sinuer dans les gorges des torrents qui dévalent au Ghaur en pente rapide et qui entaillent le plateau de leurs lits très encaissés; dans ces fossés, aux berges abruptes, on peut être brusquement surpris par les eaux d'orage. Les Arabes *fellah* (cultivateurs) alternent avec les brigands.

De Mzerib à Maan, le *Kitab Menassik* compte quatre-vingt-dix heures de marche et sept ou huit étapes, — Mefraek, Aïn-Zerka, Balka, Katraneh, etc., — qui ne sont ni trop longues, ni trop périlleuses.

1. G.-M. Doughty, *Arabia deserta*, I, p. 9.

Digitized by Google

Mefraek, la *Séparation* : au retour, la caravane se disloque d'ordinaire en cet endroit, tant les pèlerins ont de la hâte à regagner Damas! Aïn-Zerka, la *Source Azurée*, lieu abondamment pourvu d'eau par une source qui produit d'excellents poissons et qui n'est, dit-on, qu'un embranchement de l'autre Aïn-Zerka, la fontaine miraculeuse de Médine. Balka, lieu privé d'eau, quoiqu'il y ait une forteresse et un réservoir... On franchit sept montées difficiles (*akabah*) et quatre défilés (*bogaz*), infestés de voleurs. Le pays devient pierreux; les sources se font rares, les brigands plus nombreux, les orages et les torrents plus terribles : « une fois, une grande pluie ayant assailli la caravane, les hommes seuls parvinrent à se sauver ». Dans les pierres, Maan apparaît enfin avec ses deux forteresses, ses jardins de grenadiers et de figuiers; l'eau y abonde, mais de mauvaise qualité; ici commencent les acacias, les seuls arbustes fréquents sur la route du Hedjaz : « du temps d'Abraham (sur qui soit le salut!) cet arbre produisait des grenades; mais depuis, par une sorte de dégénérescence, il a cessé de porter ces fruits ».

Au sortir de Maan, les hauts gradins, les *akabah*, mènent au plateau du Nefoud : c'est le Cham-Akabah, l'Akabah de Syrie, à l'intérieur des terres (par opposition à Misr-Akabah, l'Akabah d'Égypte, qui est au bord du golfe). Ce passage très ardu est à treize heures de Maan : les pèlerins descendent de leurs montures et défilent devant le pacha, qui reste assis,

Digitized by Google

couvert d'un parasol, sur le sommet de la colline; il fait distribuer des sorbets et prend garde qu'il ne se soit glissé ni juif ni chrétien dans le cortège. Entre deux montagnes de pierre, on arrive au haut de ces gradins : « en face, on découvre à perte de vue un vaste océan de sables, dont la surface semble agitée par des flots; telle est la force de l'illusion que ceux qui n'ont pas encore traversé ce désert, croient à sa vue reconnaître la mer ».

Jusqu'à Medaïn-Salih, durant cent quatorze heures de marche, les sables du Nefoud déroulent leurs mirages, qu'interrompent seulement les vives arêtes et les laves noirâtres de volcans éteints. Sept fortins turcs, auprès de sources ou de réservoirs creusés par les pachas, ne coupent cette longue route qu'en étapes de quinze à dix-sept heures : Tchagmian, appelée également Tabiliat-ek-Moudewere : « le peu d'eau qui s'y trouve jaillit au pied de la forteresse; dans le cas où cette eau vient à manquer, on congédie l'escorte », faute de pouvoir l'abreuver; Tebouk, que l'on nomme aussi le Palmier Sauvage, est le plus important de ces fortins : « C'est jusqu'ici que le Prophète a daigné étendre en personne le cours de ses expéditions. Un château et un réservoir y ont été construits sous le règne de sultan Soliman; en dehors, on trouve des figuiers, des grenadiers et des cognassiers, ainsi que du raisin et des courges; du temps fortuné de notre seigneur le khalife Omar, l'espace compris entre Tebouk et Médine était cultivé »

Digitized by Google

Une petite garnison veille sur chacun de ces réservoirs[1]. Elle nourrit les Bédouins des environs, qui souvent l'assiègent, ou comblent les puits, ou attaquent le *hadj*. Le service de garde est si dur, la solitude et le dénûment si pénibles, que le Sultan, malgré la haute paye, ne trouve plus de volontaires dans son armée et que les détachements envoyés d'office désertent; il a fallu recourir à des Mogrebins, à des Arabes du Maroc et de l'Algérie, dont les familles accompagnèrent jadis Abd-el-Kader à Damas et se fixèrent autour de lui.

A travers ce Nefoud, où l'on se hâte nuit et jour, le pacha distribue parfois des sorbets aux pèlerins : plusieurs centaines de chameaux sont affrétés par le gouvernement pour subvenir à cette pieuse distribution. Mais l'eau manque souvent aux réservoirs des fortins; chacun doit voiturer sa provision de cinq jours. Le pacha distribue aussi les redevances traditionnelles aux cheikhs des Bédouins. Mais les discussions et les brouilles éclatent souvent entre cet officier et ces prétendus sujets du Khalife, et ce sont les pèlerins qui en font les frais; on montre les endroits où furent pillées les caravanes de telles et telles années. Des ogres et de mauvais génies barrent la route : la chamelle légendaire du prophète Salih continue de bramer en ces solitudes; on passe rapidement « en faisant le plus de bruit possible, en tirant des coups

1. Le voyageur anglais G.-M. Doughty a décrit l'étrange vie de ces soldats et leurs relations avec les Arabes : *Arabia deserta*, Cambridge, 2 vol., 1888.

Digitized by Google

de pistolet et de fusil, pour empêcher que les chameaux du convoi ne s'agitent ou ne s'abattent en entendant le bruit miraculeux ».

Entre des murs de lave, « aussi noire que le charbon », certaines gorges sont tellement étroites que deux attelages peuvent à peine s'y glisser : « pendant tout le temps que les pèlerins défilent le pacha s'arrête sous un tendelet; on trouve de petites pierres noires et blanches; le peuple croit généralement que ce sont les vers, qui se détachèrent du corps du bienheureux Job, quand il vint se laver au puits d'Akhizer, et qui furent pétrifiés; on les ramasse précieusement ».

Medaïn-Salih, — les Villes de Salih, — ouvre un pays moins âpre et moins dangereux : « ces lieux renferment une grande quantité de ruines d'édifices remarquables, restes du peuple de Thamoud ». Des colonnes en ruines, des façades taillées dans le roc et des inscriptions nabatéennes prouvent, en effet que, vers les débuts de notre ère, les rois hellénisés de Pétra avaient implanté par-dessus le Nefoud, à cette entrée du Hedjaz, l'influence hellénistique.

De Medaïn-Salih à Médine, puis de Médine à la Mecque, c'est le Hedjaz proprement dit, un chaos de montagnes et de gouffres, de maigres oasis et de roches à vif. Route pénible, dangereuse; puits intermittents et de mauvaise qualité; grande disette d'eau : « La plupart des gens que les pèlerins rencontrent en ces lieux sont mal vêtus ou presque nus »;

Digitized by Google

quelques bosquets d'acacias; des palmiers; les guerres civiles ont ravagé ces cantons et ruiné des villes qui jadis étaient florissantes; ces Arabes, rebelles au Sultan, viennent vendre aux pèlerins des citrons acides et doux, car, à l'est de la route, ils possèdent quelques belles oasis, Teima, Kheïbar, etc.

A neuf heures de Médaïn-Salih, Aala ou El-Olla, *l'Élévation*, est un bourg situé entre deux montagnes, avec des eaux courantes, des vignes, des vergers, des dattiers, des citronniers, des oranges, des limons, des cédrats, une grande quantité de pastèques, de concombres et autres produits.

Nakhleteïn, *les Deux Palmiers*, château et réservoir construits par Osman-pacha, avec sept puits dont les eaux sont très douces. Ouâdi-el-Koura, la *Vallée des Villages*, endroit florissant jadis, avec une mosquée où le Prophète a fait sa prière; « sur l'autel, il y avait un os suspendu qui lui dit en arabe : *Ne me mange pas, je suis mort empoisonné.* »

Djerf étant la limite du territoire de Médine, « les pèlerins doivent se purifier le corps par des ablutions, revêtir des habits exempts de toute souillure, demander pardon à Dieu de leurs péchés et faire de nombreuses prières. Les habitants et les enfants de Médine viennent à leur rencontre et les accueillent par des acclamations de joie. » Prendre garde aux faubourgs de la Ville Sainte : à une demi-heure de la route, le pays est dangereux, surtout à l'époque du pèlerinage.

Enfin, on entre dans Médine la Resplendissante

Digitized by Google

(que Dieu très haut la fasse jusqu'au jour du Jugement briller de sa vive lumière!), Médine l'Excellente, la Bien-Aimée, la Fortunée, Axe de la Foi, Maison de l'Hégire, Demeure de l'Islam, Palais de la Victoire, Médine aux quatre-vingt-quinze noms, protégée par le Tombeau du Prophète :

Des gens dignes de foi prétendent que quiconque mange, le matin, sept dattes en se tenant entre les deux collines, sera préservé durant la journée de tout malheur. Suivant des écritures véridiques, Médine aurait entre autres prérogatives miraculeuses celle de n'admettre jamais la peste ni l'Antéchrist; des anges, spécialement affectés à cette garde, en écartent ces deux fléaux. A ces avantages, il faut ajouter que l'air que l'on respire à Médine est excellent et qu'elle possède des eaux courantes, des palmiers et des champs ensemencés. L'eau du ruisseau Aïn-Zarka, *la Fontaine Azurée*, est surtout incomparable.

Le pèlerin peut se reposer et s'éjouir. Quatre-vingt-douze espèces de dattes, des grenades, des légumes, des fruits, des melons, des pastèques, du raisin, des citrons, des pêches, des figues et des bananes en abondance lui font, durant quelques jours, oublier les privations et la soif. « L'ancienne mosquée du Prophète, qui est dans le château, est ornée de cinq minarets. Dans l'intérieur, sur l'emplacement même de la maison de la vénérable Aïché où mourut Mahomet, est la Tombe fortunée; non loin de ce foyer de lumières célestes sont les monuments où reposent les cendres du vénérable Aboubekr, dit le Juste, et d'Omar, celui qui savait par excellence distinguer le bien du mal... » Le monument de la fille

Digitized by Google

du Prophète, Fatima, est contigu à celui de son père... « La langue ne pourrait suffire si elle voulait payer le tribut de louanges, qui est dû à la mosquée du Prophète, au Saint Sépulcre et à Médine elle-même. Les pèlerins s'arrêtent quatre ou cinq jours, paient les âniers et distribuent des bakchiches. »

A Médine, la caravane de Constantinople se grossit des pèlerins de l'Égypte et du Maghreb qui, par terre ou par mer, sont venus du Caire en suivant la côte arabique jusqu'à Yambo, puis ont gravi les pentes du Hedjaz.

Les grandes semaines du pèlerinage commencent au sortir de Médine : les *hadjis* revêtent l'*ihram*, le vêtement pénitentiel. En huit ou dix jours, par de longues et dures étapes, une série de défilés conduisent à la Mecque. Le pays a des coins fertiles, des eaux courantes, des palmiers, des pastèques et des herbages. Mais les montagnes volcaniques, taillées à facettes, luisantes et toutes nues, réverbèrent les rayons du soleil (on est juste sous le tropique), et les défilés sont périlleux à cause des trombes soudaines qui y font rouler des torrents. On est exposé aux attaques des Bédouins.

La « Route du Sultan », *Derb-es-Soultan*, qui est la plus courte, est aussi la plus dangereuse. Les pèlerins l'évitent, dès que circulent des bruits de rébellion bédouine : ils redescendent à la côte pour se mettre sous la protection des garnisons turques de Yambo et de Djeddah.

Les plus dévots préfèrent toujours les étapes de

Digitized by Google

l'intérieur. A chaque pas, on retrouve les traces du Prophète et de ses compagnons. Koubour-Chouheda, *les Tombes des Martyrs*, à quinze heures de Médine, avec un puits où non seulement Celui qui est la gloire du Monde (Mahomet), mais soixante autres prophètes ont fait leurs ablutions; on dit, — Dieu sait mieux que personne ce qu'il en est, — que les martyrs de ce lieu ont péri par la violence du torrent. Djedide, eaux courantes, palmiers, melons, herbages, pastèques: les pèlerins achètent du baume, des éventails et des paniers; le village est prospère, mais le long défilé est souvent obstrué par les Bédouins. Hafer et sa vallée bien pourvue. Bedr, sur le Champ de la Bataille, où l'on entend quelquefois les tambours d'Ali : « ce lieu, par le souvenir qu'il rappelle, mérite d'être parcouru avec une attention particulière; dans la source, Ali, le jour du combat, lava sa chemise ensanglantée, puis il versa de l'eau sur les mains du Prophète; des doigts sacrés, jaillirent dix filets d'eau douce dont l'armée fut abreuvée. » Puis Kaa-el-Bezoua, à seize heures de Bedr, immense vallée sablonneuse, dans laquelle il n'y a pas d'eau et dont les flots de sable s'agitent comme ceux de la mer; il faut que les gens de l'escorte portent à boire pour tout le monde. Puis Rabigue, qui s'appelait jadis Fehiaha; mais tous les habitants furent noyés par une crue du torrent.

« La proximité de la mer de Suez fait qu'à Mestouré on peut se procurer du poisson frais, du beurre, du *iougourt* (lait caillé) et toutes sortes de

Digitized by Google

légumes. » Plus loin Cheker-Akebessi, passage difficile : « en ce désert de sable pur, on ne trouve pas d'eau ; ces lieux sont dangereux et redoutables aux voyageurs » ; pour rafraîchir les pèlerins, on leur distribue des sorbets.

Enfin, dans la vallée de Fatima, parmi les eaux vives, les vignes, les jardins et les cultures médicinales, on rejoint les pèlerins que la mer Rouge amène à Djeddah de toutes les contrées de l'Islam, les Hindous, les Malais, les Soudanais et les Moghrébins, et l'on rencontre les habitants de la Mecque venus au-devant de la caravane : six heures après, on entre dans la Ville de la Sûreté, la Mère des Villages, la Demeure de la Félicité, le Harem de Dieu, où l'eau du puits Zemzem « possède, entre autres propriétés, celles de rafraîchir les ardeurs brûlantes du corps, de mettre un terme aux angoisses de la faim et de guérir toutes les maladies; c'est le plus noble de tous les puits et l'un des objets les plus dignes de la vénération des fidèles; on lui a donné différents noms en arabe; mais, dans la langue des anciens Grecs, — dit le *Kitab Menassik*, — *Zemzem* signifie *arrête-toi.* »

Digitized by Google

III

Tels étaient les chemins et les souffrances que les pèlerins devaient affronter. En 1900, Abd-ul-Hamid décidait que son chemin de fer sacré partirait de Damas. Entre Constantinople et Damas, les lignes allemandes et françaises étaient construites ou concédées. En Asie Mineure, la *Société des Chemins de fer d'Anatolie* achevait son réseau; ses rails avaient atteint Eskicheïr en 1891, Koniah en 1897; elle obtenait en 1899 la prolongation vers l'Euphrate et Bagdad. En Syrie, la *Société Beyrouth-Damas-Hauran* avait la promesse d'un embranchement qui, par Homs, Hamah et Alep, relierait Damas à l'Euphrate. Allemandes jusqu'à l'Euphrate, françaises en Syrie, les locomotives des Infidèles amèneraient donc les pèlerins à Damas : au delà, vers la sainte Arabie, les locomotives khalifales seraient admises.

L'idée n'était pas nouvelle[1] : dès 1864, un sujet

1. Pour l'historique des chemins turcs, voir le volume de MM. N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances étrangères dans le Levant*, et A. du Velay, *Essai sur l'Histoire financière de la Turquie.*

Digitized by Google

américain d'origine allemande, le docteur C. Zimpel, proposait de relier Damas à la mer Rouge; en 1880, le ministre des Travaux publics, Hassan Fehmi-pacha, étendait le projet jusqu'au Hedjaz; puis un Anglais, sir E. Oliphant, qui voulait reconstituer le royaume d'Israël, avait compris cette ligne de la Mecque dans ses plans de colonisation palestinienne. Mais les ingénieurs et les géographes disaient l'entreprise irréalisable. En 1889, MM. N. Verney et G. Dambmann résumaient l'opinion générale dans leur beau livre *Les Puissances étrangères dans le Levant* : « La contrée est infestée d'Arabes nomades et pillards, et le bas fret maritime lutterait avantageusement contre le railway ». La voie, même à écartement normal, ne paraissait ni difficile ni coûteuse à établir : certains ne l'estimaient qu'à 130 000 francs le kilomètre, et les habitués du *hadj* disaient avec justesse qu'une piste de chameau (cet animal ne saurait voyager longtemps sur un terrain mouvementé) est toute prête à recevoir le ballast et les rails. Mais les plus optimistes n'entrevoyaient aucun trafic : le transport des pèlerins, durant quelques semaines, ne couvrirait pas les frais de l'année.

Aux yeux d'Abd-ul-Hamid, cette difficulté financière disparut derrière un calcul très simple. L'organisation et la conduite du *hadj* coûtent chaque année à la Liste Civile 150 000 livres turques au moins (trois millions et demi de francs); les seuls cadeaux aux Bédouins dépassent soixante mille livres. Le chemin de fer réduirait de moitié ces frais; il endet-

Digitized by Google

terait peut-être l'État, mais glorifierait le Maître et lui épargnerait beaucoup d'argent. L'Islam entier offrirait sans doute des contributions volontaires :

Assurément la haute intelligence de notre souverain, écrivait le *Tamarat-al-Fonoun* de Beyrouth, aplanira les difficultés. Cela ne dispense pas la nation musulmane en général et les Ottomans en particulier de prêter leur concours à ce projet, la plus glorieuse sans doute des entreprises de S. M. Impériale. Ils doivent faire les plus grands sacrifices pour en assurer la réalisation.

Dans l'empire turc et dans tout l'Islam, on ouvrit une souscription. Le Sultan s'inscrivit pour sept millions de francs qu'il paya de sa poche ou des coffres de l'État; en Turquie, le Maître et l'État font encore bourse commune. Quelques souverains musulmans l'imitèrent : le Chah de Perse, — dont les sujets fournissent les pèlerins les plus dévots et font le détour par Damas à cause des vexations bédouines qui leur interdisent les routes plus courtes du Nedjed, — versa 50 000 livres (un million cent cinquante mille francs); le Khédive promit du matériel; le Chérif de la Mecque donna des bénédictions.

Les peuples, surtout en dehors de l'empire turc, montrèrent quelque générosité. Aux Indes, il sembla que les musulmans saisissaient l'occasion de témoigner sans risques leur mauvaise humeur contre les Anglais : ils formèrent cent soixante-six comités de quête; les gens de Luknow envoyèrent 29 000 roupies (plus de 700 000 francs), ceux de Rangoon et de Madras, huit millions de piastres (environ 1 600 000 francs);

Digitized by Google

un riche bey de Calcutta, Mirza Ali, 5 000 livres sterling (125 000 francs). Durant les sept années dernières, les offrandes ont continûment afflué. Elles ont donné beaucoup : la foi musulmane est vivace, surtout parmi les communautés lointaines, qui ne gémissent pas sous la loi du Turc. Mais Abd-ul-Hamid attendait encore mieux. Il voulut réchauffer le zèle populaire. Comme les papes de la Renaissance vendaient des indulgences pour subvenir à leurs constructions, le Khalife se mit à vendre des décorations pour son chemin de fer : troisième classe (chevalier), médaille en nickel, à tout souscripteur de cinq à cinquante livres turques (115 à 1 150 francs); seconde classe (officier), médaille en argent, de cinquante à cent livres; première classe (commandeur), médaille en or, au-dessus de cent livres. Le moyen eût été bon si l'on ne pouvait acheter à Constantinople plusieurs cravates de commandeur pour moins de cent livres, — moins cher qu'au bureau du Hedjaz.

De volontaires, les souscriptions devinrent forcées : les fonctionnaires durent abandonner un mois, puis dix pour cent de leurs appointements; on imagina des impôts de timbre et de douane qui amenèrent quelques difficultés avec les étrangers domiciliés en Turquie et leurs ambassadeurs. Néanmoins, on réussit à « faire » de l'argent. Le consul anglais de Damas écrivait en 1904 :

Les chances d'achèvement pour la ligne du Hedjaz me semblent bien plus grandes qu'il y a un ou deux ans : il est vrai qu'alors elles semblaient dérisoires aux gens les

Digitized by Google

mieux informés. De toutes façons, si le projet jusqu'à Médine et la Mecque est abandonné dans deux ou trois années, ce ne sera pas faute de fonds. On avait longtemps redouté cet empêchement. Aujourd'hui, de tout ce que l'on peut savoir et des calculs que l'on peut faire sur les différentes sources de revenus qui alimentent l'entreprise, il y a toute probabilité pour que l'argent vienne à point nommé. Les meilleurs juges maintenant n'estiment pas la dépense totale à plus de 125 millions de francs : on se figurait jadis que ce n'était là qu'un minimum.

Les souscriptions dans tout l'Islam ont donné environ 750 000 livres turques (plus de 17 millions de francs); les divers impôts et taxes, récemment créés, assurent un revenu annuel de 250 000 livres turques (près de 6 millions de francs) : ce revenu couvrira les frais de construction; les souscriptions permettront d'acheter le matériel [1].

L'administration de cet argent fut habile : elle a depuis cinq ans assuré le service des salaires et des fournitures, sans interruption; exemple unique dans l'empire depuis la guerre russo-turque, — nous allons voir la raison de cette anomalie, — on a chaque mois payé les traitements. Avec *sa* garde, il est visible qu'Abd-ul-Hamid met dans *son* chemin de fer toutes ses complaisances.

Voulant associer intimement l'Islam à cette œuvre pie, il avait décidé que les seuls matériaux et le seul travail musulmans devaient y concourir. Bois des forêts d'Aïdin, de Macédoine et de Cilicie; pierres des ruines syriennes, en particulier de ces villes safaïtiques et nabatéennes du Hauran et du Moab,

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3266.

Digitized by Google

qui s'élevèrent jadis sur des modèles gréco-romains et dont les arcs et les colonnes se dressent encore dans le pays de Bosra, de Gérasa et de Pétra; ballast des déserts arabes; fers et wagons des usines impériales : on tirerait tout des pays ottomans, sauf les locomotives, qui viendraient d'Europe, — provisoirement, car il était bien entendu que les arsenaux de Constantinople allaient apprendre à les construire; — les régiments du génie fourniraient des travailleurs, et les écoles de Stamboul, des ingénieurs et surveillants. Il fallut relâcher un peu de cette pieuse rigueur. Les forêts turques pouvaient y satisfaire; mais en Aïdin, en Cilicie et dans le Liban, on gaspillait les arbres pour en tirer des traverses inutilisables; on ne pose plus aujourd'hui que des traverses en fer allemandes. Les fonderies et arsenaux de l'État à Constantinople, ramassant la ferraille de l'empire, avaient fabriqué quelques kilomètres de rails, qui revinrent quatre fois plus cher que des rails neufs : il fallut s'adresser aux usines belges, françaises et même russes; c'est une compagnie du Donetz, *La Providence*, qui, dans ces derniers mois, a obtenu la fourniture; pour les ponts, wagons et autre matériel, les soumissions des usines françaises, belges, allemandes, etc., furent acceptées. La main-d'œuvre prêtée par l'armée, — 2 000 hommes des corps de Bagdad et de Damas, — qui ne coûtait presque rien, ne produisit pas davantage, non par paresse ou mauvaise volonté, mais par inexpérience : on dut recruter des terrassiers italiens et

Digitized by Google

macédoniens pour encadrer les soldats; les chefs de chantier et ingénieurs ottomans n'ont rendu quelques services que du jour où des Italiens et des Allemands les entraînèrent.

Depuis cinq ans, si l'avancée fut rapide, si plus de cent kilomètres de rails ont été posés chaque année, les journaux turcs reconnaissent que le mérite revient à l'ingénieur en chef de la construction, M. Meisner, un Allemand, et au directeur financier, M. Gaudin, un Français. Car il fallut aussi, pour les maniements de fonds, recourir à des mains plus honnêtes que celles de la Porte et du Palais. La première année, le favori Izzet-pacha et une Commission du Hedjaz avaient administré à la turque : des millions s'étaient engloutis soit dans les poches des voleurs, soit dans les gaspillages de matériel et les traitements de sinécures. On avait laissé rouiller sur les quais de Beyrouth des monceaux de brouettes, de wagonnets, de manches et d'outils, que les fonctionnaires finirent par revendre pièce à pièce, au fur et à mesure de leurs besoins d'argent. On avait gorgé de *bakchiches* cette clique syrienne, que la protection d'Aboul-Houda et d'Izzet impose comme fournisseurs aux concessionnaires européens ou comme secrétaires aux fonctionnaires turcs. Sous le directeur français, tout est rentré dans l'ordre : Abd-ul-Hamid lui-même a renoncé à ses commissions et prélèvements.

Les premiers coups de pioche furent donnés en septembre 1900. Dans la plaine déshabitée et pier-

Digitized by Google

reuse, qui s'étend au sud de Damas, on attaqua par les deux bouts la première section Damas-Deraa. Aussitôt la compagnie française du *Chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran* protesta : en 1893, au temps où Abd-ul-Hamid ne songeait pas encore à son chemin de fer sacré, il avait concédé à cette compagnie la ligne Damas-Mzerib, qui, dès 1894, construite et exploitée, amenait à Damas les récoltes du Hauran : la section khalifale Damas-Deraa, parallèle et toute proche, allait lui faire une désastreuse concurrence.

A cent kilomètres de Damas, le Hauran est le premier des volcans éteints qui crénellent la falaise arabique : tout le long du Ghaur et de la mer Rouge, comme au bord des autres grandes dépressions qui ont tailladé la croûte terrestre, une brisure de l'écorce a laissé baver au dehors les matières liquéfiées de l'intérieur. Comme le Vésuve, le Stromboli et l'Etna au bord de l'effondrement tyrrhénien, comme le Cercle de Feu des montagnes malaises, japonaises et américaines autour du Pacifique, une ligne de volcans fumait autrefois tout le long de la fosse arabique, depuis Damas jusqu'à l'océan Indien : la tradition n'a pas oublié leurs méfaits ; dans le Ghaur, les Hébreux avaient assisté à la catastrophe de Sodome et de Gomorrhe[1] ; dans le Hedjaz, les Arabes de Médine ont vu, au début de notre XIVe siècle, un tor-

1. Cf. C. Diener, *Die Katastrophe von Sodom*, Mitheil. k. k. geog. Gesellschaft Wien, XL, p. 1-22.

Digitized by Google

rent de feu sortir des montagnes et recouvrir une vallée[1].

On désigne sous le nom de *harrah*, « brûlées », les bandes de lave étalées en travers de la route du *hadj* : « Un désert de cailloux noirs, dont la grosseur varie suivant les places, est appelé par les Arabes un *harrah*; c'est un territoire, disent-ils, rempli de pierres brisées et noires, comme si elles avaient été *brûlées* par le feu; de Damas à Médine, Yâqoût en compte vingt-huit parmi les plus importants[2]. » Dans les régions sans eau, une couche de sables gréseux saupoudre ces roches très dures. Dans les régions que les pluies atteignent, il s'en est formé au contraire des terrains cultivables. Sur la falaise de Ghaur, où les vents de la Méditerranée et de la mer Morte jettent des pluies violentes, une Campanie fertile, une Terre de Labour encercle les volcans éteints. Cette Trachonitis (Terre des Rocs) était l'un des greniers de l'empire romain, et sa capitale, Bosra, une ville populeuse. Ces champs, que l'Islam a rendus à la vaine pâture, n'attendent qu'une population sédentaire et la présence d'une police pour rouvrir leurs sillons et nourrir des villages. Depuis quarante ans déjà, depuis que l'intervention française a enlevé aux Druzes du Liban leur exploitation des chrétientés voisines, ces montagnards ont en grand nombre émigré vers la limite du désert : le mont

1. J.-L. Burckhardt, *Voyages en Arabie*, II, p. 97; R. Burton, II, p. 60.
2. R. Dussaud et F. Maclerc, *Mission en Syrie*, p. 52.

Digitized by Google

Hauran, *Djebel-Hauran*, devenu le mont des Druzes, *Djebel-ed-Druz*, s'est repeuplé de cultivateurs. Peu à peu, ces Druzes reconquièrent toutes les terres que l'irrigation peut atteindre. Les explorateurs vantent « ce merveilleux champ de culture; le blé, simplement jeté sur la terre encore molle, vers la fin de la saison des pluies, rend de 100 à 120 pour un[1] ».

Les blés durs surtout ont trouvé d'excellentes conditions dans ce climat chaud et ce sol volcanique. L'industrie des pâtes et biscuits préférant ce genre de grains, les minoteries d'Europe en consomment chaque année davantage; d'où le progrès annuel des exportations syriennes; d'où l'importance aussi de cette ligne du Hauran pour la compagnie française Beyrouth-Damas. Tenant le port de Beyrouth et les lignes ferrées, ayant subi d'ailleurs de pénibles mécomptes et ne remontant qu'à peine vers des bilans moins désastreux, cette compagnie disait ne plus pouvoir vivre avec la concurrence de la ligne khalifale.

Le conflit s'envenima. Trois ans de réclamations, de négociations publiques et secrètes, durant lesquelles nos financiers tantôt faisaient appel aux énergiques roueries de notre ambassadeur, tantôt cherchaient les moyens plus turcs de gagner le Palais par des flatteries et des avances pécuniaires, puis deux années encore de marchandages aboutirent enfin à

1. R. Dussaud et F. Maclerc, *Voyage Archéologique*, p. 7; cf. G. Schumacher, *The Jaulân*, Londres, 1888.

Digitized by Google

une compensation : le Sultan garda sa voie Damas-Deraa, au long de la voie française Damas-Mzerib; mais il concéda définitivement aux Français l'exploitation de la Syrie du nord par une ligne qui rejoindrait Damas à Alep et jouirait d'une garantie kilométrique (février 1905).

La première section khalifale Damas-Deraa fut inaugurée le 1er septembre 1903 : en moins de trois années, non seulement 123 kilomètres de rails avaient été posés, mais un mois plus tard on inaugurait encore la seconde section Deraa-Amman, longue de 100 kilomètres.

Amman, dans la Pérée des Romains, dans l'ancien pays d'Ammon, est cette Rabbath-Ammon, que les tribus et rois d'Israël disputèrent si longtemps aux nomades du désert. Plus ruinée encore et moins sûre que la plaine de Damas, la Pérée ammonite avait toujours échappé à l'autorité effective du Sultan. La route des pèlerins, qui la traversaient en hâte, se tenait dans l'hinterland, le plus près possible des sables, le plus loin de la falaise bordière, à cause des gorges et tranchées que les affluents du Jourdain ou de la mer Morte ont, par centaines, burinées en ces terrains friables.

Surchauffée et comme recuite au fond de sa cuve par un soleil de feu, la mer Morte évapore autant d'eau qu'elle en reçoit; elle semble même baisser de niveau, malgré l'énorme apport du Jourdain qui draine les pentes du Liban et de l'Hermon, les monts et le plateau transjordaniens, le revers oriental de la

Digitized by Google

Palestine et deux cents kilomètres de vallée. Avec la régularité et la rapidité de jet d'une pompe mécanique, les eaux de la mer montent en vapeurs, tombent en pluies violentes et reviennent à la bouilloire : les vents en couchent la majeure partie sur le pays d'outre-Jourdain, où Gérasa, Pella, Philadelphia, Capitolias, dix autres villes encore, — la Décapole des Gréco-Romains, — ont laissé leurs ruines. Le chemin de fer du Khalife n'eut qu'à suivre la voie des Césars; les dalles étaient encore alignées sur des centaines de mètres; les inscriptions de Trajan vinrent orner les ponceaux de M. Meisner :

Les stations sont à Deraa (13e kilomètre au delà de Mzerib), Nessib (27e kilomètre), Mafrak (52e kilomètre), Kirbet-es-Samra (75e kilomètre), Zerka (94e kilomètre) et Amman (114e kilomètre). Nessib, Mafrak et Kirbet-es-Samra ne sont que des lieux-dits, sans village ni même de hameau : à Zerka, les habitations sont très éloignées de la station. Amman, par contre, est un village important, et Deraa presque une ville. De toutes ces gares, une seule est faite et même achevée; les autres ne sont que maisons d'équipe, à moitié bâties [1].

L'écartement des haltes et stations — vingt kilomètres en moyenne — en dit long sur le dépeuplement de ce pays. Mais ici, comme dans le Hauran, la vie sédentaire n'aurait besoin que de sécurité pour recouvrer la prospérité d'autrefois : l'Écriture vante les pâturages de Gad, les jardins et forêts d'Ammon.

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3059. Cf. Auler-pacha, *Die Hedschasbahn*, p. 25 et suivantes.

Digitized by Google

Le premier effet du chemin de fer a été de repeupler ces cantons. Non seulement des Arabes, musulmans et chrétiens, sont revenus en nombre habiter les ruines des villes antiques ou les alentours des forteresses turques, mais des émigrés de Circassie, — des *mohadjirs* tcherkesses, comme disent les Turcs, — qui depuis vingt-cinq ans erraient dans la Syrie du nord, ont reçu des terres et fondé quelques villages : un demi-million d'hectares peut-être va être reconquis à la culture du blé.

Un succès aussi rapide n'a pas été payé très cher ; le consul anglais de Damas annonçait à la fin de 1903 que la ligne était terminée et le trafic régulièrement installé jusqu'à Dhaba, à 300 kilomètres de Damas; au delà, les terrassements étaient achevés jusqu'à Katraneh (58 kilomètres); le prix moyen du kilomètre ne dépassait pas 2 000 livres turques, 46 000 francs.

La ligne est à voie étroite, il est vrai, et la main-d'œuvre militaire est très peu payée. En outre, le matériel de construction, acheté en Europe, était amené de Beyrouth à Mzerib par la ligne française Beyrouth-Damas-Hauran, à tarif très réduit. La brouille survenue entre le Sultan et la Société française risquait de doubler les frais; la Société menaçait d'appliquer son tarif ordinaire aux envois khalifaux. Les ingénieurs allemands tirèrent encore Abd-ul-Hamid d'embarras par la construction d'un embranchement, qui, rejoignant la ligne du Hedjaz à la Méditerranée, amènerait à Deraa les fournitures

Digitized by Google

débarquées à Khaïfa ou Saint-Jean-d'Acre[1]. Mais un grave conflit allait sortir de cette affaire : à sa première étape, le chemin de fer sacré avait failli brouiller le Sultan et les Français; à sa seconde étape, c'est les Anglais et, derrière les Turcs, les Allemands qu'il jetait aux prises.

*
* *

Sur une carte ou dans une histoire même sommaires des pays syriens, on voit aussitôt l'importance du golfe de Saint-Jean-d'Acre. Le mur, que la Palestine et la Syrie dressent au fond de la Méditerranée, depuis l'embouchure de l'Oronte jusqu'au Canal de Suez, est, durant cinq cents kilomètres, presque droit : il a quelques redans et quelques poternes, les rades de Tripoli et de Beyrouth, la cluse du Nahr-el-Kébir; mais le golfe de Saint-Jean-d'Acre est la seule échancrure profonde qui corresponde à une brèche des massifs intérieurs.

Au nord de ce golfe, les chaînes jumelles du Liban et de l'Anti-Liban, avec la haute vallée médiane de la Syrie Creuse, opposent un tel obstacle aux communications qu'il a fallu les prodiges de l'industrie moderne pour relier Damas à Beyrouth par une crémaillère. Au sud, le double plateau de la Palestine et de la Pérée, avec le gouffre médian de la mer Morte,

1. Cf. Saad, *Die Mekkabahn und die Stadt Haïfa*, Petermann's Mitteilungen, LI, p. 189,

Digitized by Google

répète et aggrave cette fâcheuse disposition des lieux Mais derrière les plages de Saint-Jean-d'Acre, la plaine d'Esdrelon continue le golfe vers l'hinterland et peut aisément conduire, par-dessus la vallée du Jourdain, aux plateaux qui sont au delà. Ptolémaïs, dans l'antiquité, Saint-Jean-d'Acre ou Khaïfa, durant tout le Moyen Age et jusqu'au milieu du XIXe siècle, furent les ports naturels du Hauran et même de Damas : c'est l'œuvre artificielle des Français, leur route d'abord, puis leur voie ferrée, qui détournèrent le trafic syrien vers Beyrouth.

Les hautes chaînes du Liban et de l'Anti-Liban opposent aux relations directes entre Beyrouth et Damas une barrière difficile à franchir. Aussi a-t-on songé depuis longtemps à relier la ville de Damas à Khaïfa ou Saint-Jean-d'Acre. Un pareil tracé, évitant les rampes abruptes de la montagne, permettrait d'utiliser la plaine à peine ondulée d'Esdrelon.

Ce projet était particulièrement cher à l'Angleterre, qui, depuis longtemps et surtout depuis l'occupation de Chypre en 1878, caressait le rêve d'unir par une voie ferrée l'un des ports de Syrie au golfe Persique. En 1882, MM. Sursock, notables de Beyrouth, obtinrent un firman les autorisant à construire une ligne de Saint-Jean-d'Acre à Damas; mais ils ne trouvèrent pas en Angleterre l'appui nécessaire : les 50 000 francs de leur cautionnement passèrent au Trésor. En 1889, M. F. Ellias, ingénieur en chef du Liban, redemanda la concession de cette ligne avec embranchement sur le Hauran; mais encore une fois les délais expirèrent sans qu'un résultat définitif eût été atteint. On crut ce projet définitivement abandonné et les Anglais attribuèrent cet échec aux manœuvres de l'entreprise française Beyrouth-Damas, lorsque, le 30 septembre 1891, la concession fut accordée à M. F. Ellias, sujet ottoman, et à

Digitized by Google

M. Pelling, sujet anglais : la *Syria Ottoman Railway Company* fut fondée au capital de 600 000 livres sterling; la ligne, à largeur normale anglaise, devait être terminée en quatre ans[1].

Commencés en 1892, les travaux anglais s'arrêtèrent au neuvième kilomètre : la finance de Londres était tout entière à ses mines d'or; elle se désintéressait du Levant. Les concessionnaires durent demander au gouvernement turc un délai de trois ans, qui ne servit encore de rien; les travaux abandonnés se ruinèrent. Puis la guerre du Transvaal absorba l'attention du public et du gouvernement anglais; puis l'entente cordiale sembla leur enlever tout souvenir de cette concurrence à la ligne française Beyrouth-Damas-Hauran...

En novembre 1902, à l'instigation de ses ingénieurs allemands, Abd-ul-Hamid rachetait cette concession, sans que la diplomatie anglaise mît le moindre obstacle. Londres ne mesura pas le dommage que ce projet turco-allemand allait causer à ses intérêts dans la mer Rouge, sur les Fleuves et dans le golfe Persique.

Vers les Fleuves et le Golfe, une route a toujours existé qui, par Khaïfa et Damas, relie la côte syrienne au moyen Euphrate : les sables du désert, de la Badiet-ech-Cham, rendent ce trajet pénible aux caravanes; mais les oasis de Tadmor, — la fameuse Palmyre des Romains, — permettraient de ravitailler les chau-

1. N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances*, etc., p. 272.

Digitized by Google

dières de nos locomotives. Si jamais l'Allemagne, ayant achevé son chemin de fer de Bagdad, eût poursuivi vers le Golfe et vers les Indes quelques projets hostiles à l'Angleterre, l'influence ou la force anglaises eussent trouvé un précieux instrument en ce raccourci de Khaïfa à l'Euphrate, puisque Londres n'a pas le raccourci beaucoup plus bref que jadis elle espérait ouvrir entre le golfe d'Alexandrette et l'Euphrate, par la plaine d'Antioche que surveille la garnison de Chypre.

De même, vers le golfe du Sinaï, l'antiquité nous a laissé le souvenir d'une route palestinenne qui, jadis, amenait aux ports de Syrie le commerce de la mer Rouge. C'était au xe siècle avant notre ère : les civilisations de l'Égypte et de la Chaldée et le commerce entre elles florissaient depuis quelque trois ou quatre mille ans. La rade de Saint-Jean-d'Acre, fouettée par les vents du nord, exposée aux razzias de l'intérieur, était délaissée pour les mouillages voisins de Tyr et de Sidon.

Les « thalassocrates » phéniciens, les Anglais d'alors, régentaient la mer intérieure jusqu'aux lointaines colonnes dressées par Hercule pour soutenir la voûte du couchant; leurs deux capitales, Tyr et Sidon, étaient les intermédiaires entre les civilisations levantines et les barbaries occidentales. Sidon, au nord, préférait, semble-t-il, les îles et côtes des mers septentrionales, l'Anatolie, la Grèce et l'Adriatique (Ulysse, l'Homme aux Mille Tours, confessait la supériorité de ces « canailles » de Sidoniens); Tyr

Digitized by Google

avait l'Égypte et la Libye, les côtes méridionales. Par l'Égypte, les Tyriens avaient connu le pays des épices : à la solde de Pharaon, ils avaient peut-être entrepris le roulage de la mer arabique. Quelle brouille entre eux et Pharaon survint? Un roi de Tyr, Hiram, voulut monter une concurrence à l'Égypte : une royauté puissante venait de grouper autour de Jérusalem les tribus des Beni Israel; Hiram s'entendit avec les rois juifs, David et Salomon, et Jérusalem détourna vers Tyr le commerce de la mer Rouge que les flottes judéo-phéniciennes attirèrent au fond du golfe d'Akabah. Cette combinaison fit la richesse de Salomon et lui valut la flatteuse visite de la reine de Saba : Guillaume II, pour qui l'exégèse et les vieux textes, Hammourabi, *Babel und Bibel*, n'ont aucun secret, a songé peut-être à cette page de l'Écriture. Ses explorateurs et ses agents l'ont d'ailleurs renseigné.

Un diplomate allemand, que l'on retrouve en toutes les affaires levantines ou africaines qui sont dirigées contre l'Angleterre, le baron M. von Oppenheim, a longuement exploré le pays entre la côte syrienne et le golfe Persique : son voyage, exécuté en 1893, nous a valu, en 1899, deux volumes compacts, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf*, où la minutie de l'information semble trahir quelques méthodiques projets. Aujourd'hui détaché au Caire avec le titre de conseiller de légation, mais sans attributions ni poste définis, M. von Oppenheim doit avoir gardé en mains toutes les affaires « de la Méditerranée au golfe

Digitized by Google

Persique » : dans l'*Annuaire diplomatique* allemand, le consulat allemand de Bagdad relève, pour la juridiction, de Constantinople, mais pour la politique, du Caire.

D'autres ont recherché quels services la *Deutsche Levante Linie* pouvait rendre aux ports syriens et aux colonies allemandes en Palestine [1]. Cette Compagnie hambourgeoise fondée en 1889, voulut au début se borner à des « bazars flottants », qui s'en iraient de port en port étaler leur camelote et ravitailler les dépôts que les sociétés d'exportation, *Export-Verband deutscher Maschinenfabrik und Huttenwerke, Deutsche orientalische Exportgesellschaft*, etc., installeraient dans les ports levantins : aux temps homériques, les Phéniciens avaient inventé ce mode de trafic, pour enlever plus commodément les filles et garçons qui venaient admirer à bord leurs « divines pacotilles »; aujourd'hui, ces tournées de bateaux-expositions, dont la promenade du *Gottorp* sur le pourtour de la Méditerranée islamique fut le plus bel exemple, ne donnent aucun résultat. La *Deutsche Levante Linie* revint donc aux habitudes de ses concurrentes : elle organisa des services entre Hambourg et les Échelles, braconna dans les chasses anglaises, françaises et autrichiennes, à Salonique, à Constantinople, à Beyrouth. Puis, voulant avoir son domaine propre, elle combina des systèmes de tarifs par rails et par canaux, qui centralisèrent dans ses

1. *Asien*, II, p. 107.

Digitized by Google

docks tous les envois de l'Europe centrale au Levant, et qui drainèrent non seulement les usines allemandes du Rhin, mais les villes belges et même françaises de la Meuse et du Nord. En face des quais français de Constantinople, elle a fait de Haïdar-pacha le débarcadère allemand au bout des lignes allemandes d'Anatolie. Auprès des quais français de Beyrouth, elle adopte Khaïfa, d'où les lignes turques lui serviront à pénétrer vers Damas et la Mecque. Khaïfa deviendra l'un de ces dépôts, que la *Société des charbons allemands* organise un peu partout, mais principalement dans la Méditerranée, à Alger, à Gênes, à Naples, à Port-Saïd, à Haidar-pacha. Excellents outils de concurrence contre la houille britannique en temps de paix, ces stations pourraient avoir un autre rôle en temps de guerre. La Méditerranée était jusqu'ici le royaume des charbonniers anglais : quand les Allemands, ayant creusé leur Canal du centre, amèneront presque sans frais leurs charbons à Hambourg comme à Rotterdam, les bénéfices anglais dans la Méditerranée tomberont des trois quarts...

Derrière Khaïfa, le docteur W. Schwœbel a étudié les routes et les établissements de la Galilée, — *die Verkehrswege und die Ansiedlungen Galilaeas* (Leipzig, 1904); — sa carte routière, où les villages, habitations, sources, marchés, etc., sont fidèlement reportés, pourrait servir à un *quartier-meister* chargé des cantonnements. D'autres ont su apprécier le rôle de la Syrie dans le commerce du monde, — *Syriens*

Digitized by Google

Rolle in Welthandel, — et, dès l'année 1901, ils conseillaient à la Turquie de rouvrir la route judéo-phénicienne vers le golfe d'Akabah [1].

Khaïfa n'est qu'une rade foraine; mais, avant les travaux des Français, Beyrouth n'était pas mieux disposée par la nature. A Khaïfa vint s'établir, en 1868, la communauté des Templiers ou Amis de Jérusalem, fondée au Würtemberg pour restaurer des chrétientés sur les modèles apostoliques. Cette colonie de Souabes, malgré de pénibles débuts, a prospéré : un quartier de la ville est allemand; deux collèges de garçons et deux écoles de filles ont plus de cinq cents élèves; c'est à Khaïfa qu'en 1898 Guillaume II voulut prendre pied sur la Terre promise.

Le port actuel, voisin de la plaine marécageuse du Kison, fait face au nord-est. Il est complètement abrité contre les vents du sud et de l'ouest par la masse du Carmel qui s'avance à pic sur la mer. Aussi est-ce un port de relâche excellent pendant les tempêtes occasionnées par ces vents; il est précieux surtout pour les paquebots, qui, à cause du mauvais temps, ont dû brûler l'escale de Jaffa. Par contre, la rade de Khaïfa est exposée aux vents du nord et du nord-ouest qui y sont très violents. Comme sur toute la côte syrienne, la profondeur de cinq mètres ne se rencontre qu'à un kilomètre du rivage : les navires de fort tonnage doivent jeter l'ancre en pleine rade.

On pourrait faire partir une jetée d'un point situé au nord de la ville; elle se dirigerait de l'ouest à l'est sur une longueur de 1 kilomètre 500, afin d'atteindre les profondeurs suffisantes. Une partie de l'angle formé par cet

1. *Jahresbericht Würtemb. Vereins für Handelsgeographie*, 1901, p. 66.

Digitized by Google

ouvrage pourrait être comblée, ce qui permettrait à la ville de s'étendre et aux vaisseaux de trouver plus facilement la profondeur requise. L'entrée, tournée vers l'est, serait accessible en tout temps, et le port serait protégé contre les vents du nord [1].

Derrière ce port de Khaïfa, les ingénieurs anglais avaient étudié deux routes terrestres pour gagner le fond de la mer Rouge et rétablir de chaque côté du Ghaur l'ancienne piste de Hiram et de Salomon : l'une (elle est toujours à l'état de projet) devait traverser la Palestine par Naplouse, Jérusalem et Hébron; l'autre (c'est aujourd'hui la voie khalifale) devait franchir le Jourdain, puis traverser la Pérée et l'Arabie Pétrée. Quelques esprits audacieux avaient même conçu le plan d'un canal qui, par la mer Morte, unirait la Méditerranée au golfe d'Akabah, et les gens de Londres vantèrent ce projet, tant qu'ils n'eurent pas encore mis la main sur notre canal de Suez. Ce canal palestinien ne présentait, à les entendre, aucune difficulté : tracé d'avance par la nature, il était cent fois plus commode à réaliser que les Panama ou Nicaragua du Centre-Amérique.

En le comparant surtout au Nicaragua, les Anglais trouvaient des similitudes : ici et là, une cuve intérieure ne demandait qu'une tranchée sur chaque versant pour être reliée aux mers environnantes. Mais de la cuve lacustre du Nicaragua, juchée au haut des monts, on ne pouvait descendre à l'Atlan-

1. N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances étrangères dans le Levant*, p. 359 et 360.

Digitized by Google

tique et au Pacifique que par les gradins de multiples écluses; la cuve du Ghaur étant en contre-bas, les écluses devenaient inutiles : une tranchée entre la Méditerranée et le Ghaur, une autre tranchée entre le Ghaur et la mer Rouge inonderaient la dépression et en éleveraient les eaux au niveau des mers voisines. Entre la Méditerranée et le Ghaur, la plaine d'Esdrelon n'a un seuil que de 80 mètres d'altitude; entre le Ghaur et la mer Rouge, le seuil du Ouady-el-Arabah n'a pas 200 mètres. Toute la cuve serait remplie par deux, trois ou quatre cents mètres d'eaux marines, dès qu'on ouvrirait la double rigole. Coûteuse et longue assurément, l'entreprise n'opposerait à nos machines aucun obstacle insurmontable : la chute des eaux marines fournirait, avant le remplissage, une énergie que l'on pourrait utiliser : quels docks de déchargement et de transit offrirait ensuite ce gigantesque bassin intérieur!

Du train dont grandissent les dimensions de nos transatlantiques, le canal de Suez sera-t-il longtemps de taille suffisante? le jour où Panama coupé fera tourner les marines des peuples sur la piste mondiale des détroits qui « bouclera la boucle », pourquoi l'entrepôt universel ne viendrait-il pas s'ouvrir au centre des vieux continents, au confluent des routes maritimes et terrestres qui mettaient jadis en relations l'Asie, l'Afrique et l'Europe? Au cœur de la Terre Promise, la Mer Promise des humanités réconciliées par le commerce : quel rêve pour un lecteur de Bible!

Digitized by Google

Ces imaginations peuvent nous sembler chimériques ou lointaines, — aussi chimériques et lointaines qu'à nos grands-pères le percement de Suez; combien de chimères tombent journellement dans le courant de notre vie moderne! Mais écartons l'idée de ce canal. En négligeant leur concession Khaïfa-Damas, les Anglais ont néanmoins commis une faute dont l'incident de Tabah va nous montrer la grandeur : à défaut d'un canal maritime, une voie ferrée s'achève, de Khaïfa à Akabah, de la Méditerranée à la mer Rouge, qui pourrait mettre la route des Indes sous la menace turco-allemande.

En novembre 1902, les ingénieurs allemands d'Abd-ul-Hamid prirent donc possession des travaux anglais à Khaïfa et, par le tracé le plus court, ils s'efforcèrent de les rejoindre à leur ligne du Hedjaz : abandonnant le gabarit anglais et le projet primitif Khaïfa-Damas, ils construisirent une voie étroite de Khaïfa à Deraa; malgré des difficultés énormes, ils l'achevèrent en moins de trois années.

La traversée de la plaine d'Esdrelon ne leur coûta ni grands travaux ni grands frais; mais la descente au fond du Ghaur, et, surtout, la remontée sur l'autre falaise furent de véritables tours de force, — écrit le consul anglais de Damas[1]. — Partir du niveau de la mer à Khaïfa; monter en quarante kilomètres au seuil d'Esdrelon, + 80 mètres; redescendre en qua-

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3 437, p. 14.

Digitized by Google

rante-cinq kilomètres à la rive du Jourdain, — 246 mètres; remonter en quarante kilomètres au rebord de la falaise, + 376 mètres; atteindre enfin le plateau de Deraa à + 530 mètres d'altitude : le problème était déjà ardu; sur l'autre rive du Jourdain, les gorges et les fureurs du Yarmouk le compliquèrent encore. Le lit de cette rivière impétueuse offrait la seule ouverture dans la falaise : coupure profonde et longue, mais sinueuse et de moins en moins large, entre des berges abruptes et éboulantes, sous la menace quotidienne d'orages et de crues soudaines; 400 mètres de pente sur vingt kilomètres de parcours Cet embranchement Khaïfa-Deraa a coûté sept ou huit fois plus cher que la moyenne du chemin de fer sacré. Abd-ul-Hamid et ses ingénieurs allemands ont cru pourtant faire une excellente acquisition : ils tenaient à s'affranchir de la société française *Beyrouth-Damas-Hauran* et à posséder un débarcadère sur la Méditerranée, pour la fourniture du matériel durant la construction, pour le transport des pèlerins après l'achèvement. En outre, cet embranchement Khaïfa-Deraa pourra donner bientôt de gros bénéfices. Ce sont les blés du Hauran qui assuraient son meilleur fret à la ligne française Beyrouth-Damas : désormais, la ligne khalifale Damas-Deraa-Khaïfa offre à ces blés un parcours plus rapide et beaucoup moins coûteux.

Les deux voies, française et khalifale, laissent le Djebel-Hauran à quelque dix lieues dans l'est; les chameaux doivent descendre jusqu'aux stations; le

Digitized by Google

projet anglais Khaïfa-Damas avait prévu un embranchement vers les ruines de l'ancienne capitale Bosra, qui, juste au pied du Hauran, redevient un marché de céréales; sûrement les ingénieurs d'Abd-ul-Hamid pousseront tôt ou tard leurs rails de ce côté. En attendant, les chameaux ont une égale facilité à descendre vers la station française de Mzerib ou la station khalifale de Deraa : elles sont à quelques kilomètres l'une de l'autre, et même Deraa est un peu plus proche du pays druze. Mais, de Mzerib à Beyrouth par Damas, 248 kilomètres de rails français; de Deraa à Khaïfa, 123 kilomètres seulement de rails khalifaux. Même en l'absence d'une voie ferrée, les caravanes préféraient déjà cette descente plus courte vers la mer. MM. N. Verney et G. Dambmann écrivaient en 1899 :

Le Hauran est le grenier de la Syrie; son terrain volcanique est très fertile à cause de son humus rouge et de ses débris de laves. Le climat, très doux en hiver, permet d'abondantes récoltes. Les Bédouins et les Druses cultivent presque sans peine d'immenses quantités de céréales. D'après Vital Cuinet, la production annuelle du Hauran est évaluée à 16 000 tonnes de blé, 170 000 tonnes d'orge, 150 000 tonnes de maïs, 96 000 tonnes d'autres produits, soit une valeur totale de 84 millions de francs.

L'exportation qu'on évalue à 190 000 tonnes consiste surtout en blé; l'orge et le maïs sont en plus grande partie consommés sur place : les 3 douzièmes de la récolte vont à Damas, les 8 douzièmes à Kaïfa et Saint-Jean-d'Acre; le douzième restant se partage entre le Liban et les localités de l'intérieur. A l'époque de la récolte, quatre ou six mille chameaux *par jour* se dirigent sur une ligne droite vers la côte, c'est-à-dire vers Kaïfa et Saint-Jean-d'Acre. La

Digitized by Google

charge d'un chameau étant de 200 à 250 kilogrammes, le poids transporté est de 1 million à 1 200 000 kilogrammes par jour. Les caravanes forment souvent des trains de cent chameaux attachés l'un à l'autre. Pour le chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran, cette concurrence a été beaucoup plus redoutable qu'on ne l'aurait cru. La Compagnie estimait qu'elle aurait au moins le trafic suivant :

32 000 tonnes annuellement transportées sur la route de Damas à Beyrouth, à 20 centimes par tonne kilométrique : 864 000 francs; — 23 000 tonnes habituellement amenées du Hauran à Damas : 368 000 francs; — 70 000 tonnes enlevées à l'exportation du Hauran vers Khaïfa et Saint-Jean-d'Acre : 1 750 000 francs.

Ces évaluations n'avaient rien d'exagéré; or, les résultats sont bien inférieurs : la Compagnie n'a transporté annuellement que de 80 à 90 000 tonnes.

Le taux a été abaissé de 27 à 20 centimes la tonne kilométrique. Il importerait de le réduire encore pour déraciner la concurrence des chameliers. Malheureusement la situation même de la ligne empêche cet abaissement : l'emploi de la crémaillère, qui peut convenir au transport des voyageurs, devient tout à fait incommode et dispendieux pour les marchandises.

Ce système de la crémaillère avait semblé inévitable : Beyrouth est au niveau de la mer et Damas à 690 mètres d'altitude; dans l'intervalle, le col du Liban est à 1 487 mètres, le fond de la Beqaa (la Syrie Creuse des Anciens) à 900 mètres et le col de l'Anti-Liban à 1 400 mètres; trente-cinq kilomètres seulement séparent du rivage le premier col. Aux dépenses d'un grand tunnel entre la pente maritime et la Beqaa, on a préféré les ennuis de la crémaillère; mais la lenteur de ce parcours est telle que les locomotives mettent aujourd'hui onze heures de Beyrouth à

Digitized by Google

Damas; les diligences autrefois n'en mettaient que treize...

Suivant la pente naturelle et les habitudes déjà prises, il semble donc que les blés hauranais vont continuer de couler vers Khaïfa pour le bénéfice de la ligne khalifale. Sur ce parcours, le plateau du Djolan, la falaise du Ghaur et la vallée de Tibériade sont une autre région de céréales, dont les Anglais avaient commencé l'exploration : les fantaisies des Bédouins en ont fait une terre inconnue; sa fertilité, malgré l'anarchie nomade, est prouvée par les files de chameaux qui apportent la récolte à Saint-Jean-d'Acre. A ces blés du Ghaur et du Hauran, il faut ajouter les produits des mines et carrières, riches et nombreuses en ces terres volcaniques, les bitumes d'Hasbeya, au pied de l'Hermon, et d'Ain-Geddi sur la mer Morte, les produits chimiques à extraire de ces eaux saturées, les minerais de fer partout répandus, mais particulièrement purs dans l'Adjiloun et le Hauran, la houille et le pétrole d'Adjiloun, le sel de la Montagne de Sodome, les pierres meulières, le soufre, etc. Une entreprise surtout promet à la ligne un bel avenir. Au bord du Jourdain, à quelque dix kilomètres au nord de la mer Morte, les gisements phosphatiers d'Amman-es-Salt n'auraient besoin que d'un embranchement de cent kilomètres (en plaine) pour être reliés à la ligne principale : leurs phosphates, à deux cents kilomètres de rail du port de Khaïfa, feraient avantageusement concurrence à nos phosphates tunisiens.

Digitized by Google

Les ingénieurs pensent aussi à l'exploitation des chutes naturelles ou à la construction d'écluses dans le lit du Jourdain cascadeur :

Le Jourdain a 190 kilomètres de longueur entre sa source dans le Liban (+ 660 mètres d'altitude) et son embouchure dans la mer Morte (— 396 mètres). De sa source au lac Houleh, sur 50 kilomètres, la différence de niveau est de 658 mètres, soit 13 mètres par kilomètre. Du lac Houleh au lac de Tibériade, la différence d'altitude est de 210 mètres pour 20 kilomètres, soit 12 mètres par kilomètre. Du lac de Tibériale à la mer Morte, 100 kilomètres environ, la chute n'est plus que de 186 mètres; mais le Jourdain s'enfonce très rapidement : à 10 kilomètres du lac, il a déjà fait une chute de 50 mètres; il y a là une situation qui présente plus d'une analogie avec celle du Rhône à Genève [1].

Le *Deutscher Palästina Verein* est déjà propriétaire dans les environs de Tibériade. Avec ses chutes, ses mines, ses sources thermales, ses tièdes eaux poissonneuses, sa renommée évangélique et son doux climat, cette vallée de Tibériade a depuis longtemps attiré les prospecteurs allemands. Ils ont exploré aussi les domaines de Sa Majesté dans la basse vallée du Jourdain, autour de Beisan et de Jéricho : d'immenses terrains de parcours, qui servaient aux troupeaux des nomades, ont été annexés au domaine de la Liste Civile.

Le Jourdain s'enfonce; la vallée s'élargit à partir de Beisan, se resserre à Dameh et s'élargit ensuite jusqu'à la

1. N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances*, etc., p. 435-437.

Digitized by Google

mer Morte. Le fleuve s'est creusé un lit bordé par deux terrasses superposées. Ces terrasses sont couvertes d'arbrisseaux, tamaris, lauriers-roses, saules, etc. : c'est un impénétrable fourré, une véritable forêt vierge au cœur de la Palestine. Les productions sont celles des tropiques; la canne à sucre y était cultivée au temps des croisades. Toute la région du Ghaur entre le lac de Tibériade et la mer Morte a été déclarée récemment propriété de la Liste Civile : la culture de la canne, qui donne de si brillants résultats en Égypte, pourrait y être introduite; le coton y donnerait d'abondantes récoltes et les forces motrices de la région serviraient à la fabrication de cotonnades bon marché [1].

A calculer au minimum les chances d'avenir de cette région, on se demanderait comment les Anglais ont pu la livrer au monopole des Allemands, si l'on ne savait quelle imprévoyance du lendemain et quelle ignorance du passé conduisent parfois la diplomatie de Londres, si habile et si prompte aux combinaisons du jour. Ce golfe de Khaïfa et de Saint-Jean-d'Acre a toujours été l'entrée de la Palestine pour les conquérants ou les commerçants qui venaient de la Méditerranée : c'est ici que se décida le sort de toutes les Croisades; vingt sièges ont rendu Saint-Jean-d'Acre fameuse dans l'histoire des guerres. Aux cheikhs et émirs syriens en quête d'un empire national, cette ville apparut toujours comme le centre indispensable : depuis le druze Fakhr-ed-Din au XVIIe siècle jusqu'à Dhaher et Djezzar-le-Boucher au XIXe, tous les vassaux ou fonctionnaires de la Porte, qui son-

1. N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances*, etc., p. 435-437.

Digitized by Google

gèrent à la révolte, mirent d'abord garnison en cette forteresse, qui leur donnait la libre communication avec les fournisseurs chrétiens d'armes et de navires. Saint-Jean-d'Acre garde aussi la route terrestre qu'ont suivie tous les conquérants de l'Asie et de l'Égypte, les Pharaons du xxe siècle avant notre ère, comme Bonaparte et Mehemet-Ali. Si Alexandre conquit sans bataille la vallée du Nil, c'est qu'il avait enlevé d'abord la Saint-Jean-d'Acre de son temps, Tyr. Le projet levantin de Bonaparte échoua devant la malheureuse bicoque, dont les Turcs aujourd'hui continuent de surveiller jalousement les remparts. Vingt batailles pour l'empire du monde se sont livrées dans ce pays de Mageddo et du mont Thabor...

Et voilà le pays que, de gaîté de cœur, Londres abandonne aux Allemands, Londres maîtresse de l'Égypte et correspondante de la Syrie! Gabriel Charmes, dont au bout de vingt-cinq ans la plupart des prophéties se sont réalisées, écrivait en 1881 (son volume posthume, *Voyage en Syrie*, ne fut publié qu'en 1889) :

La nouvelle politique de M. de Bismarck, se faisant l'alliée de la Turquie pour être plus maître de disposer de ses dépouilles, aura très probablement un contre-coup en Syrie. Étant à Constantinople, je causais avec un pacha, fort avisé, de la situation de son pays. Comme je lui disais qu'il n'avait rien à craindre de l'Allemagne, que l'Allemagne était l'amie de la Turquie et voulait la conserver : « Oui, me répondit-il, elle veut la conserver comme un objet d'échange ». Le mot est aussi juste que joli. Mais peut-être l'Allemagne ne songe-t-elle pas a échanger toute la Turquie sans en prendre pour elle-même aucun morceau. Au

Digitized by Google

reste cet échange ne se ferait avec un grand profit qu'à la condition que le « courtier honnête » eût des droits sur tous les points essentiels du pays à partager. Caïffa est un de ces points. Par sa position maritime, commerciale et militaire, il peut être regardé comme une des portes de l'Égypte et de la Syrie.

Depuis le XVIIe siècle, Damas était une sorte de fief anglais. Même à la période la plus florissante de l'influence française, notre commerce et nos missions semblaient abandonner aux Anglais ce bazar de l'Arabie : nous nous contentions d'Alep, du Liban et des Échelles. Aujourd'hui, les consuls britanniques déplorent la décadence du trafic anglais à Damas, l'invasion des produits allemands.

On dit que les financiers de Berlin se proposent d'acheter à la Liste Civile les terres du Ghaur : bien entendu, ils forceraient le Sultan d'en accepter le prix en fournitures militaires et de tolérer sur cette terre allemande des colonies semi-autonomes qui prolongeraient vers l'hinterland les établissements de Khaïfa, de Césarée et de Nazareth. L'un des fondateurs de l'Allemagne nouvelle, de Moltke, rêvait en sa jeunesse la constitution d'une principauté de Palestine, protégée ou administrée par la Confédération germanique, — la rentrée dans l'Empire du royaume de Jérusalem. Et Guillaume II a un pieux devoir envers ces Hohenstaufen, dont il se plaît à restaurer la politique méditerranéenne. Le vieux Barberousse étant mort sur le chemin de la croisade, son fils résolut de l'inhumer en Terre Sainte. Il

Digitized by Google

débarqua devant Saint-Jean-d'Acre qu'il assiégea. Mais la peste survint; il mourut; les Allemands perdirent courage; à la hâte, avant de partir, ils enterrèrent le père et le fils dans les sables du rivage. Retrouver et rendre à l'Allemagne les cendres de Barberousse! Si Frédéric II, le dernier des grands Hohenstaufen, le « maître de la terre et de la mer », qui vint ensuite recevoir la couronne de Jérusalem, négligea ce devoir, c'est que peut-être le Ciel l'a réservé au champion de la *Weltpolitik* : Guillaume II ramenant Barberousse!

Digitized by Google

IV

En même temps que l'embranchement Khaïfa-Deraa (124 kilomètres), la troisième section de la ligne khalifale était achevée entre Amman et Maan : le 1er septembre 1904, pour le vingt-huitième anniversaire du règne, une commission de personnages très décorés, sous la présidence de l'ancien ministre des Affaires étrangères, Turkhan-pacha, venait inaugurer tout le tronçon Damas-Maan, — quatre cent cinquante kilomètres, — le quart environ de la ligne entière du Hedjaz.

Entre Amman et Maan, le plateau transjordanien continue la haute plaine de Damas : mêmes steppes dévastées par les Bédouins et coupées de torrents furieux; mêmes ruines nabatéennes, romaines, byzantines et mêmes possibilités de retour à la vie sédentaire, quand des postes de police et des colonies agricoles auront bordé la voie : « Les fils de Ruben et les fils de Gad, — nous disent les *Nombres* (XXXII), — vinrent trouver Moïse et lui dirent : Ce pays est un lieu propre pour les troupeaux, et tes

Digitized by Google

serviteurs ont des troupeaux... Les fils de Gad bâtirent Dibon, Atharoth, Aroër, Jogbeha, Beth-Nimra, Beth-Haram, etc., villes fortes, et ils firent des parcs pour les troupeaux. Et les fils de Ruben bâtirent Hesbon, Eléalé, Kiriathaïm, Nebo, Baal-Méon et Sibma... »

Après les Juifs ou leurs cousins de Moab, les Grecs, Romains et Byzantins, cultivèrent ce pays fertile. Plus tard, rejetant au désert la vague bédouine qui l'avait recouvert, les Croisés voulurent en faire le boulevard avancé de leur royaume de Jérusalem : parmi les troupeaux innombrables des nomades et les moissons de quelques villages chrétiens, se dressent encore les forteresses que Renaud de Châtillon défendit contre Saladin. La ville de Kérak a subsisté avec sa population d'Arabes catholiques; dans son château féodal, le Sultan vient d'installer deux mille hommes de garnison.

Il y a douze ans à peine, le pays était indépendant : les chefs locaux avaient toute liberté de détrousser les voyageurs et de se faire entre eux la guerre; les razzias et même les batailles rangées étaient quotidiennes; en 1894, un cheikh du désert, Mohammed Jahl, écrivait à Pierre Loti : « Au nom d'Allah qui est tout, et pas au nom du Sultan de Stamboul qui n'est rien ». Au même Pierre Loti, le caïmacam turc, nouvellement installé à Akabah, déclarait : « Aller à Pétra? non, on n'y va plus. Depuis un an l'Égypte a cédé ce territoire à la Turquie et il faudrait une autorisation du pacha de la Mecque, de qui relève à présent ce

Digitized by Google

désert. D'ailleurs ce serait trop dangereux pour vous, car les tribus sont révoltées dans le nord ; on se bat du côté de Kérak, et le gouvernement vient de diriger sur ce point trois mille réguliers de Damas. » — « Personne au Caire (ajoute Pierre Loti), pas même les aimables pachas qui avaient bien voulu s'inquiéter de notre voyage, ne nous avait dit que Pétra dépendait maintenant de la Turquie [1]. »

Jusqu'aux firmans de 1892, en effet, la frontière turco-égyptienne était si peu fixée que les cheikhs de Pétra revendiquaient la protection tour à tour de Stamboul ou du Caire : les Anglais ont abandonné au Sultan ce golfe d'Akabah, qui, appartenant à l'Égypte, leur tenait l'entrée de l'Arabie, comme ils ont abandonné le golfe de Khaïfa, qui leur tenait l'entrée de la Syrie à l'autre bout de la route... Étrange diplomatie!...

Le voisinage de la ligne ferrée et la présence de quelques soldats turcs repeuplent ce désert. Une tribu de Bédouins chrétiens, les Azézats, rebâtissant la ville de Madéba, retrouvent dans les mosaïques de leur église la carte de la Syrie byzantine. Les ruines de Dibon, où, solitaire, la stèle du roi Mésa, contemporain d'Achab (950 av. J.-C.), se dressait, il y a quarante ans, pour rappeler la gloire de Kamos et de Moab, abritent des colonies de Tcherkesses et de Syriens. Le mont Nébo, d'où Moïse contempla la Terre Promise, se replante de vignes. Le grand

1. Pierre Loti, *Le Désert*, p. 98, 140 et 141.

Digitized by Google

théâtre gréco-romain d'Amman et ses portiques voient reparaître les touristes après sept ou huit siècles d'interruption.

Ici encore les Allemands et les Autrichiens ont commencé un inventaire systématique des terres et des antiquités, que les Anglais et les Français avaient découvertes. Les restes grandioses de Pétra — du romain flamboyant — revivent dans les volumes de R. E. Brünnow et A. von Domaszewski, *Provincia Arabia* (Strasbourg, 2 volumes, 1904). La carte de la région est minutieusement dressée par le professeur Aloïs Musil. Ses rapports à l'Académie de Vienne célèbrent la beauté, la richesse agricole et minérale, la salubrité de ce pays transjordanien. Un voyageur français nous en vante à son tour les oliviers vigoureux, les figuiers branchus, les rosiers, les grenadiers, les récoltes, les troupeaux de moutons, de chameaux, de vaches, de chèvres, et les cascatelles[1]. En cette « Terre d'outre-Jourdain » les rois français de Jérusalem ou leurs barons de Krac, du Mont-Royal et des Vaux de Moïse, puis les émirs syriens, antérieurement à la conquête turque, refirent un instant la prospérité romaine :

Karak est un district célèbre, — disait Aboul-Feda[2], l'un de ces émirs ou sultans syriens du XIVe siècle. — Sa citadelle, haut située, est considérée comme l'une des places inexpugnables de la Syrie. Au pied, s'étend une vallée dans

2. A. Sargenton-Galichon, *Sinaï, Maan, Pétra*, Paris, Lecoffre, 1904.

1. Trad. Guyard, III, p. 21-25.

Digitized by Google

laquelle il y a des bains, de nombreux vergers et des fruits excellents, abricots, grenades, poires....

Chaubak est une petite ville qui renferme beaucoup de vergers. Deux sources jaillissent du pied de sa citadelle, l'une à droite, l'autre à gauche, comme les deux yeux sur un visage, et elles donnent naissance à deux ruisseaux qui traversent la ville et arrosent les vergers dans une vallée à l'ouest de la ville. Les fruits, abricots et autres, en sont excellents : on les exporte en Égypte....

Amman est une ville ruinée dès avant l'islamisme; il en reste des ruines imposantes, au pied desquelles coule la Zarka, rivière qui se trouve sur le chemin des pèlerins de Syrie; le sol est bon et fertile; le térébinthe et d'autres arbres y croissent et les environs sont cultivés.

Salt est une petite ville, située sur la montagne du Ghaur en face de Jéricho. Du pied de la citadelle jaillit une source abondante d'où se forme un cours d'eau qui pénètre dans la ville. Salt possède de nombreux vergers. Les grenades qu'on en exporte sont célèbres partout.

150 000 habitants à peine (dont 125 000 Bédouins) sont errants ou dispersés dans cette province déshabitée, qui sûrement pourrait offrir à la charrue deux millions d'hectares [1]. Le jour où se régleront enfin les comptes de Macédoine, les musulmans fuiront cette terre redevenue chrétienne : des convois de *mohadjirs* (émigrants) quitteront Salonique, comme d'autres jadis ont quitté Coron et Modon, comme d'autres aujourd'hui quittent Rhétymno, Candie et la Canée. Les *mohadjirs* de Coron et de Modon, transportés à Adalia, ont repeuplé la Pamphylie; les *mohadjirs* crétois remettent en culture le rivage cili-

1. Cf. G.-R. Lees, *Across Southern Bashan,* Geog. Journal, 1895, p. 1-25.

Digitized by Google

cien : le Sultan dispose au delà du Jourdain de bonnes terres pour ses futurs *mohadjirs* de Macédoine; si les puissances savent préparer cet exode, on évitera beaucoup de souffrances à ces malheureux, qui vont payer les folies du Maître.

Malgré son gîte plus méridional, ce plateau de Moab, que les voyageurs comparent à la Beauce et à la Picardie, peut convenir à des paysans de Macédoine; son altitude lui vaut un climat presque tempéré. Car de Damas à Deraa, la pente est descendante : Damas est à 700 mètres d'altitude, et Deraa à 530 environ. Mais de Deraa à Maan, durant quelque trois cents kilomètres, malgré des bosses et des trous (Mafraek à la cote 711, Amman à la cote 618, Kasr-es-Sahl à la cote 942, Katraneh à la cote 783), un « plat ascendant » mène à l'altitude de 1 100 mètres... Sur les bateaux, de Salonique à Khaïfa, sur les rails, de Khaïfa à Maan, le transport des *mohadjirs* ne serait ni coûteux ni pénible; déjà vingt mille émigrés de Crète et de Bulgarie encombrent les rues de Damas.

Au delà de Maan, la ligne khalifale se coude vers le sud-est, monte les gradins, les *akabah* de Syrie (*Akabal-ech-Scham* à la cote 1 150), et file vers Tebouk. On entre dans la partie la plus nue, mais aussi la moins tourmentée du parcours : durant des kilomètres, il suffit de poser traverses et rails sur le ballast du désert.

A la fin de 1906, la voie était entièrement construite jusqu'à Moudéwéré (à 114 kilomètres de Maan),

Digitized by Google

presque achevée jusqu'à Tebouk (à 117 kilomètres de Moudéwéré); la quatrième section tout entière de Maan à Tebouk (331 kilomètres) est aujourd'hui en exploitation, et le 1er septembre 1907, Auler-pacha inaugurait le tronçon Tebouk-Medaïn Salih. De Damas à Medaïn Salih, neuf cents ou mille kilomètres sont donc construits : il ne manque plus que soixante lieues de rails pour atteindre Médine, où l'on compte arriver en 1910, puis cent autres lieues encore pour atteindre la Mecque, où l'on pense fêter le baïram de l'an de l'hégire 1319 (1913).

Sur ces derniers tronçons, les conseillers allemands du Khalife font d'avance toutes leurs réserves. Auler-pacha, dans sa brochure *die Hedschas-Bahn*, signale les grands obstacles qu'opposeront les déserts et les Bédouins, l'absence presque complète de sources et d'habitations; on devra échelonner, devant, derrière et tout contre les chantiers, une petite armée de protection; la nourriture et la boisson de cette foule seront un problème difficile et coûteux... Le sultan vient d'envoyer Auler-pacha (septembre 1907) pour décider de l'avancée ou de l'arrêt des travaux au delà de Medaïn Salih.

Mais, ici encore, de la ligne principale, un projet d'embranchement s'est détaché qui, même avant d'être réalisé, est devenu fameux : il a mené des troupes turques au golfe du Sinaï.

Digitized by Google

*
* *

En janvier 1906, on apprenait que les troupes turques avaient franchi la frontière égyptienne pour occuper un petit port de la mer Rouge, nommé Tabah. La mer Rouge se termine au nord par deux longues cornes que sépare la presqu'île du Sinaï; l'une, entre le Sïnai et l'Égypte, est le golfe de Suez, que le Canal peuple de navires; l'autre, entre le Sinaï et l'Arabie, est le golfe d'Akabah, longé par deux déserts, terminé par un désert. Akabah, tout au fond de ce golfe, sur la côte arabique, est turque. Tabah, sur la côte sinaïtique, est, sans contestation possible, égyptienne. Entre ces deux points vient aboutir la frontière indiquée depuis 1841, fixée depuis 1892, et qui donne au Khédive toute la presqu'île du Sinaï.

De tout temps, le Sinaï fut une dépendance de l'Égypte : les Pharaons, cinq mille ans avant Jésus-Christ, l'occupaient déjà. La sécurité de leur « Terre Noire » — *Qimit* : c'était le nom qu'ils donnaient à leur limoneuse vallée — leur avait imposé cette annexion. Les sables du Sinaï amenaient jusqu'aux sillons égyptiens les tourbillons des nomades. Ce triangle de hautes terres n'est qu'un chaos de pics dénudés et de ravins brûlants, où quelques malheureuses tribus errent de puits en pâturages. Le moindre orage politique ou religieux, qui s'élevait au désert, une querelle de tribus, une année de sécheresse jetaient sur la Terre Noire ces sauterelles

Digitized by Google

affamées, qui parfois réussissaient à implanter leurs générations dévastatrices dans le Delta et jusque dans la haute vallée du Nil.

Contre les invasions ou les razzias des Bédouins[1], le Sinaï garni de forteresses et de postes devint le bastion avancé de la Terre Noire, une sorte de zone militaire entre la vie agricole du Fleuve et l'anarchie nomade du désert. Puis les officiers de Pharaon y découvrirent des mines de cuivre et de turquoises que Snofroui, Khéops et Pépi, les régents de l'antique Memphis, les bâtisseurs de Pyramides, exploitaient dès le XLVe siècle avant notre ère[2]. La littérature pharaonique nous conte abondamment la richesse de ces mines et les aventures de ceux que leurs affaires ou leurs malheurs menaient en ce pays de mirage : fuyant la colère de Pharaon, les personnages en disgrâce et les peuples en révolte venaient s'y faire oublier; le prince « héréditaire, l'homme du roi, l'ami unique », Sinouhit, devenu cheikh parmi ces Bédouins, puis relevé en grâce auprès de Pharaon, resta l'un des héros enviés des contes de l'ancienne Égypte[3]; Moïse et ses compagnons de fuite, devenus *in exitu Israël de Egypto* les familiers du Seigneur redoutable, qui habite les nuées du Sinaï,

1. Cf. *The Bedouin of the Sinaïtic Peninsula*, by W.-E. Jennings-Bramley, *Quarterly Statement of Palestine Exploration Fund*, 1906-1907; E. Mygind, *Vom Bosporus zum Sinaï*, Konstantinopel, 1905.

2. Cf. Fl. Petrie, *Researches in Sinaï*, Londres, 1906.

3. Cf. les *Aventures de Sinouhit*, dans les *Contes populaires de l'Égypte ancienne*, par C. Maspero, Paris, E. Guilmoto, 1904.

Digitized by Google

ont gardé jusqu'à nous leur place éminente dans les traditions de l'humanité.

Toute l'histoire pharaonique, durant quatre mille ans, du XLVe siècle au VIe siècle avant notre ère, nous montre qu'en vérité le bonheur de l'Égypte est lié à la possession de cette « marche ». Quand, à ce vestibule, les Égyptiens font bonne garde, non seulement la paix et l'abondance règnent sur le Nil, mais l'autorité de Pharaon monte à travers la Palestine et la Syrie, jusqu'à l'Euphrate et jusqu'à l'Asie Mineure, au long de cette piste de guerre que suivaient les Séti et les Ramsès du XVe siècle avant Jésus-Christ, que Bonaparte et Mehemet-Ali rouvrirent au siècle dernier. Dès que, par faiblesse ou par négligence, Pharaon abandonne cet avant-poste, non seulement les Bédouins ravagent les champs et les villages du bas Fleuve, mais les peuples de l'Asie antérieure, prenant à rebours cette route syrienne, viennent installer leur conquête sur les ruines de l'empire memphite ou thébain : les Hyksos et Shasiou, les *Pasteurs* et *Pillards* de Syrie, puis les Assyriens d'Assarhadon, puis les Perses de Cambyse, enfin les Grecs d'Alexandre sont maîtres de l'Égypte entière, dès qu'ils ont forcé le guichet de ce désert.

Au VIe siècle avant notre ère, l'empire pharaonique tombe définitivement et jusqu'au début de notre XIXe siècle, pendant près de deux mille quatre cents ans, l'Égypte asservie est annexée à quelque monarchie étrangère, empire de Suse, de Rome ou de Byzance, khalifat de Médine, de Damas ou de Bagdad,

Digitized by Google

sultanat de Constantinople; si parfois elle a un semblant d'existence propre, c'est sous la loi de soldats étrangers, Ptolémées, Fatimites ou Mameluks. Mais le même rythme continue de présider à son destin : elle change de maîtres, chaque fois que le Sinaï change de garnison.

Perses, Grecs, Romains, Byzantins, Arabes et Turcs se succèdent sur le Nil : chacun d'eux se maintient sans peine dans la riche vallée, tant qu'il est assez fort ou assez vigilant pour se maintenir dans l'âpre montagne; l'un après l'autre, ils perdent leur ferme de la Terre Noire, dès qu'ils négligent les fortins et les guettes de la « marche » orientale. On peut entamer l'Égypte par d'autres frontières : les nègres du Soudan ont parfois sauté les cataractes; les Berbères de l'Afrique sont accourus à travers les sables de l'ouest; les Peuples de la Mer infestaient déjà le Delta au XVIe siècle avant Jésus-Christ, — trois mille quatre cents ans avant les Français de Bonaparte et les Anglais de lord Wellesley.... Mais on ne tient l'Égypte que si l'on tient le Sinaï.

Pour les maîtres musulmans de l'Égypte, cette annexe eut plus d'importance encore : une route sacrée la traversait; du fond du golfe de Suez au fond du golfe d'Akabah, cette piste menait vers Médine et la Mecque les pèlerins de l'Afrique et de l'Occident, qui venaient se réunir au Caire et préféraient les fatigues du désert aux risques de la navigation entre Suez et Djeddah. La mer Rouge a toujours eu mauvaise réputation. Par la route terrestre, du Caire à Suez, de

Digitized by Google

Suez à Akabah, puis tout le long de la côte arabique jusqu'à Yambo, port de Médine, la sainte caravane, le *hadj*, s'en allait derrière le chameau sacré, le *mahmal*, qui dans une litière close portait aux Lieux Saints le tapis et les présents offerts par les khalifes, sultans, émirs ou pachas du Caire. Le voyage durait trente-sept jours. On marchait la nuit; on se reposait tout le jour, car les chaleurs sont accablantes à travers ces rocs et sables surchauffés. On ne rencontrait que quelques points d'eau, où les Bédouins exigeaient un droit de passage. Certaines tribus affamées ne vivaient que du convoi ou du pillage de la caravane :

Les Hoveïtat, qui habitent sur la côte du golfe oriental de la mer Rouge, reçoivent généralement leurs approvisionnements de vivres du pays voisin de Khalil. Si la récolte n'a pas été abondante en Syrie, ces Arabes font le voyage du Caire, qui est éloigné d'une quinzaine de jours de route et s'y procurent la quantité de blé qui leur est nécessaire. Les Omran, qui habitent les montagnes entre Akabah et Mouïleh, sur la côte du golfe Arabique, sont une tribu forte et d'un caractère indépendant. Leurs déprédations fréquentes les rendent des objets de terreur pour les pèlerins. A l'époque où Mehemet-Ali, pacha d'Égypte, réduisit à une soumission complète toutes les autres tribus le long de la route des pèlerins, les Omran continuèrent leur train ordinaire. En 1814, ils attaquèrent et pillèrent près d'Akabah un détachement de cavalerie turque, et en 1815 ils dépouillèrent tout le corps avancé de la caravane de Syrie [1].

1. J.-L. Burckhardt, *Voyages en Arabie*, trad. J.-B. Eyriès, III, p. 283-284.

Digitized by Google

La sécurité de cette route, son approvisionnement en blé, en eau douce et en chameaux de relais fut l'un des soins les plus constants des souverains et des pachas du Caire, jusqu'au jour où la navigation à vapeur, à travers l'isthme coupé, fit adopter, par la grande majorité des pèlerins occidentaux, la route de mer plus rapide, plus confortable et plus sûre. Pourtant quelques vrais dévots continuent de préférer le chemin du *mahmal* : sur terre, le *hadji* (pèlerin) scrupuleux a tout le temps et la place pour ses ablutions et exercices de piété, et il évite le contact de l'Infidèle.

Quand, au milieu de notre XIXe siècle, Mehemet-Ali recouvra pour son Égypte, sinon la complète indépendance, du moins l'autonomie, cet Albanais ignorant (il savait à peine épeler et signer son nom) ne fut pas entraîné par les leçons de l'histoire à revendiquer la « marche » du Sinaï : il lui suffisait de son expérience de pacha turc. Durant les trente-cinq années (1805-1840) où, de nom, il n'était encore que pacha, préfet révocable à toute heure, mais où, de fait, son autorité était déjà quasi souveraine, il avait appris à connaître ces Bédouins. Le *Cherkieh*, le *Levant*, de son Delta était entre leurs mains :

Les tribus de ces Arabes du Scherkieh, attirées par la fertilité du pays, furent autrefois très puissantes, — racontait J.-L. Burckhardt en 1816. — Durant le règne des Mamelouks en Égypte, on peut dire qu'elles étaient les seules maîtresses de la province de Scherkieh; elles exigeaient un tribut de tous les villages; plusieurs de ceux-ci leur

Digitized by Google

appartenaient et les paysans étaient obligés de partager le produit de leurs champs avec ces propriétaires... Mehemet-Ali non seulement les subjugua, mais aussi les extermina presque entièrement; par là il rendit un service essentiel à ses propres Égyptiens, qui avaient toujours été extrêmement maltraités par ces tribus [1].

Mais, ces tribus exterminées, d'autres survinrent; du fond de l'Arabie, elles accouraient « soit comme fugitives pour trouver un asile, soit pour profiter des avantages que des brigands peuvent dériver du voisinage d'un pays aussi riche que l'Égypte ». C'était le temps où l'Arabie entière était un champ de bataille; la prédication des Wahabites jetait le Nedjed sur le Hedjaz, le Hedjaz sur le Tihamah, débordait jusqu'à la mer Rouge et jusqu'au Sinaï. Après la conquête du Cherkieh, Mehemet-Ali dut intervenir dans les querelles du désert, puis risquer en pleine Arabie, jusqu'au Hedjaz et même au Nedjed, de longues et coûteuses expéditions : la Porte l'obligeait à cette politique offensive, moins pour protéger son pachalik d'Égypte que pour conserver les Deux Harems de Médine et la Mecque.

Après l'Arabie, ce fut le tour de la Syrie, de la Cilicie et même de l'Asie Mineure : les soldats de Mehemet-Ali parurent au delà du Liban, de l'Amanus, du Taurus. Vingt-cinq ans de victoires inutiles (1815-1840) laissèrent du moins à l'Égypte cette frontière du Sinaï : en 1841, les Puissances forcèrent Mehemet-

1. J.-L. Burckhardt, *op. laud.*, p. 286.

Digitized by Google

Ali de rendre à la Porte les provinces extra-égyptiennes, Crète, Cilicie, Syrie et Hedjaz, qu'il lui avait extorquées; mais il garda la vice-royauté du pays de Misr « tel qu'il se trouve formé par ses anciennes limites et en comprenant les territoires qui y ont été annexés » (firman du 13 février 1841).

Les territoires annexés, c'étaient les conquêtes en Afrique : Nubie et Soudan. Les anciennes limites étaient, au delà de l'isthme de Suez, la route de Syrie, jusques et y compris les premières oasis palestiniennes, El-Arich et Rafiah, et la route de la Mecque, même au delà du golfe d'Akabah. Sur cette route de la Mecque, pour le ravitaillement et la protection du pèlerinage, un reposoir et de grands réservoirs étaient installés à Koubbat-en-Nakhl, *la Coupole des Palmiers*, à mi-chemin entre Suez et Akabah; une ligne de fortins, dépassant Akabah, longeait la côte arabique jusqu'à El-Wedjh, à deux cents kilomètres dans le sud-est du Sinaï. Le firman de 1841 avait promis une exacte délimitation et une carte qui ne fut jamais dressée. Durant un demi-siècle néanmoins (1841-1892), il ne s'éleva pas la moindre querelle entre Turcs et Égyptiens, les uns et les autres n'attachant aucune importance à la propriété de ces terres improductives et de ces postes coûteux.

Mais, en 1892, les Anglais, devenus les tuteurs de l'Égypte, exigèrent que la frontière fût tracée. L'alliance franco-russe venait d'être signée; les gens de Londres se demandaient quelles en seraient les conséquences pour leur route de l'Inde : la presse

Digitized by Google

française esquissait déjà le « grand projet » d'une libération de l'Égypte par une coalition des puissances derrière le Turc; la route de Syrie pouvait jeter brusquement dans le Delta l'avant-garde d'une armée turque ou européenne. Les Anglais mesuraient donc l'utilité d'une zone militaire au-devant du Canal : la navigation pourrait être si facilement interrompue par une agression des Arabes ou par un caprice des Turcs, si jamais l'Arabie ou la Turquie s'étendaient jusqu'à l'isthme!

Autre souci des Anglais : pour ces lecteurs de Bible, le Sinaï est, presque autant que le mont des Oliviers ou le Calvaire, la montagne sacrée. En ce chaos de pics et de ravins, ils n'ont pas retrouvé sûrement les lieux décrits par le texte un peu sommaire de l'*Exode*. Mais la tradition byzantine et la présence d'un grand couvent signalent à la vénération populaire un sommet du Djebel Mousa. Autrefois, malgré les brigandages du désert, quelques hardis pèlerins venaient le visiter; aujourd'hui la route est sûre, le voyage presque facile; c'est devenu ou ce deviendra l'un des buts du tourisme égyptien, une station des voyages circulaires aux Saints Lieux. Abandonner de nouveau le Sinaï aux fantaisies des brigands ou des fonctionnaires turcs eût scandalisé les consciences des Trois Royaumes... Enfin, les affaires ne perdant jamais leurs droits, les Anglais ont pris bonne note des indications très précises que les documents pharaoniques fournissent sur les carrières et les mines de la péninsule. Les khédives

Digitized by Google

s'en étaient déjà préoccupés; sous le règne d'Ismaïl, des explorateurs et prospecteurs anglais, Burton et Macdonald, avaient retrouvé les travaux des anciens.

L'absence de routes et le manque de combustible ont fait échouer les tentatives d'exploitations nouvelles. Mais on a déterminé la place exacte des gisements : après la mise en œuvre agricole de la vallée du Nil (c'était la besogne la plus urgente et la plus rémunératrice), on entreprendra la mise en valeur industrielle des monts voisins. L'exemple du Transvaal, du Griqualand et de l'Ouest australien a prévenu les Anglais : c'est dans les déserts, inutiles aux premiers colons, que d'ordinaire le mineur découvre par la suite les métaux précieux et les gemmes.

Aussi, quand Abbas-Hilmy, le khédive actuel, reçut de Constantinople son firman d'investiture (22 mars 1892), qui lui accordait le khédivat « avec les anciennes limites indiquées dans le firman impérial en date de 1257 (1841) », Londres demanda quelques stipulations plus précises; la Porte répondit par un firman nouveau (8 avril 1892), adressé au khédive :

Il est à la connaissance de Votre Altesse que S. M. le Sultan avait autorisé à El-Wedj, Mueleh, Dabah et Akabah, sur le littoral du Hedjaz, ainsi que dans la presqu'île de Tor-Sinaï, la présence d'un nombre suffisant de zaptiehs placés par le gouvernement égyptien à cause du passage du *mahmal* égyptien. Comme toutes ces localités ne figurent pas sur la carte de 1257, remise à feu Mehemet-Ali et indiquant les frontières égyptiennes, El-Wedjh, en conséquence, a fait dernièrement retour au vilayet du Hedjaz par iradé de S. M., comme lui ont fait retour dernièrement les loca-

Digitized by Google

lités de Dabah et Mueleh; de même, Akabah aujourd'hui est définitivement annexé au dit vilayet; pour ce qui est de la presqu'île Tor-Sinaï, le *statu quo* est maintenu et elle sera administrée comme au temps de votre grand-père Ismaïl Pacha et de votre père Mehemet Tewfik Pacha.

En ce texte formel, la Porte reconnaissait que récemment encore les postes égyptiens s'étendaient bien au delà du golfe d'Akabah, en plein vilayet turc du Hedjaz, jusqu'au petit port de El-Wedjh. Les plus avancés de ces postes avaient été repris par les Turcs, El-Wedjh et Mueleh sur la mer Rouge, Dabah sur la côte arabique du golfe sinaïtique, enfin Akabah elle-même au fond de ce golfe. Restait aux Égyptiens la péninsule du Sinaï. Donc, en deçà d'Akabah, postes et territoire égyptiens; au delà d'Akabah, vilayet et postes turcs. Cette définition très claire fut encore précisée par la réponse de lord Cromer (13 avril 1892), qui acceptait comme frontière une ligne droite joignant Rafiah, sur la côte de la Méditerranée, au fond du golfe d'Akabah; « le fort d'Akabah, à l'est de cette ligne, fera partie intégrante du vilayet du Hedjaz »; mais toute la péninsule sinaïtique fera partie de l'Égypte.

En janvier 1906, les troupes turques sortaient de ce fort d'Akabah, franchissaient la ligne et venaient, à l'ouest, occuper Tabah.

Dans son rapport de 1904, le consul anglais de Damas avait annoncé que « l'embranchement Maan-Akabah permettrait bientôt aux touristes d'atteindre la mer Rouge sans emprunter le canal de

Digitized by Google

Suez [1]. » Akabah semblait le port indispensable pour la construction, puis pour l'exploitation de la voie ferrée en Arabie. Par Akabah seulement, les ingénieurs d'Abd-ul-Hamid pouvaient se ravitailler à bon compte. Ils avaient un port à Khaïfa. Mais 120 kilomètres de voie ferrée entre Khaïfa et Deraa, puis 300 autres kilomètres entre Deraa et Maan rendaient le ravitaillement très coûteux, très long, presque impossible : sur cette voie étroite et unique, avec de petits wagons et un seul convoi quotidien, il faudrait des mois pour traîner à Maan les fers, les charbons et les bois débarqués à Khaïfa. Maan, par contre, n'est qu'à 120 kilomètres de la mer Rouge, et il semblait facile de détourner vers Akabah quelques-uns des grands transports qui traversent le Canal. En construction ou en exploitation, la ligne du Hedjaz aura oujours besoin des houilles anglaises, allemandes ou japonaises : bien mieux que Khaïfa, Akabah pouvait être son port charbonnier. Comme les difficultés du désert et les fantaisies des Bédouins menacent de retarder l'achèvement de la ligne jusqu'aux Lieux Saints, puis d'interrompre souvent la régularité du service, Akabah offrirait un utile détour où les pèlerins pourraient s'embarquer vers Djeddah en prenant la route de mer. La ligne achevée, on espérait aussi que les pèlerins du Couchant, qui se rassemblent au Caire ou à Port-Saïd, se détourneraient vers Akabah et préféreraient les wagons du Khalife à la dure navigation de Djeddah.

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3 437, p. 15.

Digitized by Google

Dans la politique khalifale, Akabah obtenait ainsi une place d'honneur; dès l'année 1901, les journaux panislamiques, en particulier le *Tamarat al Fonoun* de Beyrout, comprenaient cet embranchement d'Akabah parmi les compléments nécessaires au chemin de fer sacré : on prétend que des financiers et politiciens français, connaissant par leur ami M. Constans les futurs ambitions du Maître, sollicitèrent la concession d'un port charbonnier au fond du golfe. L'histoire de Pétra et des Nabatéens montre les profits d'un emporium installé à ce contact de l'Arabie et de l'Occident.

Ce fond de la mer Rouge est un cul-de-sac étroit, que bordent de très hautes terres. Entre deux berges de déserts, le soleil y fait monter en plaques ondulantes les couches de l'atmosphère; un appel d'air continu y attire avec violence les vents du nord; presque toujours, ils y soufflent en rafales : les navigateurs se détournent et se sont toujours détournés de cette minuscule Adriatique. Pourtant la Bible nous dit qu'au xe siècle avant notre ère, les Hébreux et leurs cousins de Phénicie venaient chercher ici les convois de la mer Rouge : sur la plage d'Elath, au pays d'Asion-Gaber, ils avaient installé leur embarcadère vers les mystérieuses richesses d'Ophir; leurs flottes combinées y ramenaient les chargements de l'Inde ou de l'Afrique, que leurs caravanes transportaient ensuite vers leurs bazars de Jérusalem et de Tyr. Plus tard, aux débuts de notre ère, cette même échelle amenait l'or et l'encens de l'Arabie aux tra-

Digitized by Google

fiquants gréco-romains. Le bazar continental était alors Pétra : dans la falaise orientale du Ghaur, à quelques lieues de l'échelle, les Arabes Nabatéens avaient niché cette capitale de *la Roche*, Séla, que les Romains traduisirent en Pétra, *la Pierre*... Nos marines ne peuvent se contenter du terminus d'autrefois. Phéniciens et Romains, qui tiraient leurs navires à sec, débarquaient sur toute plage, protégée, mal couverte ou balayée des vents, pourvu que des sables ou des boues offrissent un reposoir à leurs carènes. Il nous faut aujourd'hui des rades abritées où les ancres ne chassent pas, où le va-et-vient des canots soit aisé...

Juste au pied de la falaise qui tombe en « escalier » abrupt — c'est le sens du mot arabe *akabah*, — Akabah, pour devenir une relâche même provisoire, exigerait de grands travaux; le reste du golfe est aussi mal disposé par la nature; les Arabes n'y connaissent aucun port, *marsa*; ils n'y fréquentent que des mouillages, *cherm*. La côte arabique, plus directement fouettée, n'a que le cherm de Dabah, très loin dans le sud. La côte sinaïtique, un peu protégée par l'écran des montagnes, a le cherm de Dahab; mais presque au sommet du golfe, non loin des citernes de Tabah, une petite île côtière, l'île du Pharaon, Djeziret-el-Faraoun, offre entre elle et la grande terre un refuge suffisant : c'est là que vont ancrer la canonnière égyptienne et le croiseur anglais, chargés de la police de ces eaux.

Un môle, rattachant cet îlot à la rive, ferait aisé-

Digitized by Google

proposé la concurrence d'un canal turc Gaza-Akabah au Canal de Suez, tombé sous le contrôle anglais. Ce projet fut pris au sérieux par le Sultan, qui ordonna des enquêtes, envoya des explorateurs européens, paya des plans. Un ingénieur suisse, plus honnête ou plus naïf que ses collègues, se donna la peine de prouver que la trouée n'était possible qu'avec une dépense de plusieurs dizaines de milliards et le travail de quelques générations : deux cents kilomètres de plateaux et de monts séparent de la Méditerranée le golfe d'Akabah. Mais Abd-ul-Hamid, dit-on, reste persuadé que ce canal turc détournera quelque jour une bonne partie du transit : la rade de Djeziret-el-Faraoun et les citernes de Tabah deviendraient alors d'un prix inestimable...

*
* *

Sur Tabah, l'agression étant évidente, la Porte déclara d'abord qu'il y avait eu méprise : l'officier, parti d'Akabah, avait ordre d'occuper Dabah sur la côte orientale, arabique, du golfe, — Dabah que le firman de 1892 et la réponse de lord Cromer avaient rendu à la Turquie; — cet officier s'était trompé de route et, prenant à l'ouest au lieu de prendre à l'est, avait occupé Tabah sur la côte occidentale, sinaïtique, égyptienne. L'excuse pour un Turc était vraisemblable. Mais bientôt la Porte ne sembla plus disposée à réparer cette erreur : elle laissait entendre qu'après tout, l'Égypte étant toujours une province

Digitized by Google

turque, les soldats turcs à Tabah n'étaient pas hors de l'empire. Puis elle promit l'envoi au Caire d'officiers enquêteurs, qui vinrent au début de mars 1906, restèrent une semaine et repartirent sans avoir pris contact avec le gouvernement égyptien.

Comme l'ambassadeur britannique devenait pressant, la Porte envoya des troupes renforcer la garnison d'Akabah et empiéter sur les bornes de la frontière sinaïtique : de l'enquête de ses officiers, il ressortait que non seulement Tabah, mais l'île du Pharaon était une dépendance turque : l'Angleterre commença d'envoyer des troupes en Égypte (15 avril), et son ambassadeur à Constantinople menaça. La Porte essaya de nouveaux délais en négociant au Caire par l'entremise de son commissaire Mouktar-pacha. On parla d'un autre empiétement turc, de poteaux renversés dans le pays d'El-Arich. Enfin, après trois mois de patience, Londres envoyait sa flotte au Pirée, sur la route des Dardanelles : le Sultan cédait aussitôt; Tabah était évacuée (11 mai).

Le Sinaï reste au Khédive et à ses tuteurs anglais; mais Akabah reste au Sultan et à ses conseillers de Berlin; l'embranchement Maan-Akabah est nécessaire au chemin de fer sacré; tôt ou tard il se construira : la diplomatie anglaise doit aviser aux conséquences. Jusqu'ici, les Anglais estimaient que leur flotte suffisait à la défense de l'Égypte, et trois ou quatre mille hommes de troupes anglo-indiennes à la police égyptienne et soudanaise. Voici que les ingénieurs allemands d'Abd-ul-Hamid amènent l'avant-garde d'une

Digitized by Google

armée dressée à l'allemande et ravitaillée par la locomotive : cette menace force l'Angleterre à quadrupler ses garnisons sur le Nil...

Mais Guillaume II et Abd-ul-Hamid veulent-ils la guerre? S'ils ne sont pas décidés à unir leurs forces pour une prompte action militaire, je croirais volontiers que cette ligne d'Akabah va devenir aux mains des Anglais un instrument funeste à la puissance ottomane. Ces chemins de fer syro-arabes, qui mettent l'Égypte et le Canal sous la menace d'Akabah, mettent aussi les provinces traversées dans la clientèle de l'Égypte anglaise, et les peuples sous l'influence plus proche des relations occidentales. Ces peuples ne demandent peut-être qu'un signe d'encouragement, une chance d'appui et de réussite.

En Arabie, les rails khalifaux vont gêner les entreprises du chamelier et les razzias du Bédouin, supprimer les bénéfices et redevances que les tribus perçoivent du pèlerinage et de la Liste Civile. Du jour où Abd-ul-Hamid voudrait asseoir son autorité effective sur le chaos des privilèges et des gouvernements locaux, le Nedjed et le Hedjaz seraient dans l'état où nous voyons le Yémen, et quand les locomotives khalifales maintiendraient des garnisons turques à la Mecque et Médine, qui pourrait empêcher les secours de la flotte anglaise dans les ports du Tihamah? Encore, en cette Arabie croyante, le Khalife peut-il espérer que la haine de l'Infidèle contrebalancera les désirs d'indépendance. Mais en Syrie, que d'éléments hostiles tout à la fois au Turc et à l'Islam!

Digitized by Google

Dès que le chemin de fer de Damas atteignit le pied du Hauran, Abd-ul-Hamid entreprit de soumettre les Druzes. Ni turcs ni arabes, ni chrétiens ni musulmans, les Druzes vivaient en marge des lois et des religions officielles, sous la seule autorité de leurs cheikhs. Des garnisons turques et des sous-préfets les contraignirent à l'impôt; des missionnaires de Stamboul tentèrent de déraciner les superstitions, que ce peuple a héritées de dix ou vingt cultes et qui font de sa religion un pot-pourri indescriptible. Les Druzes acceptèrent les garnisons qui les défendaient contre le Bédouin, payèrent l'impôt, qui leur valait quelques routes, et laissèrent le Khalife leur bâtir des mosquées. Mais quand le Sultan parla de service militaire, de corvées et d'obéissance régulière, les Druzes se révoltèrent, anéantirent les bataillons envoyés contre eux; une armée de bachi-bouzouks n'en vint à bout qu'en ravageant leurs cultures et en capturant leurs cheikhs qui, ficelés de chaînes, furent exilés en Crète, à Rhodes et en Anatolie (1896).

La presse et le gouvernement de Londres ont suivi cette affaire du Hauran avec la plus vive sollicitude[1]. Depuis longtemps, le Druze avait gagné les sympathies anglaises, à cause de son hostilité contre la France et contre le Maronite, protégé des Français, et à cause des brillantes recrues que les plus riches familles druzes ont fournies au parti libéral des Jeunes Turcs. D'autres populations syriennes sont

1. Voir là-dessus N. Varney et G. Dambmann, p. 21 et 22.

Digitized by Google

plus travailleuses et plus honnêtement pacifiques. Aucune ne semble moins atteinte par les tares de l'esclavage turc. Au XVIIe siècle déjà, un émir druze, Fakr-ed-Din, ayant constitué une principauté autonome autour de Tyr et de Saint-Jean-d'Acre, était entré dans l'intimité des marines chrétiennes : menacé par les Turcs, il s'était réfugié à la cour des Médicis. C'est à Londres aujourd'hui que se réfugient les patriotes et libéraux druzes.

A l'occasion de la guerre turco-grecque, une amnistie a ramené les cheikhs dans le Hauran. La paix est rétablie entre le Sultan et ces sujets nominaux. Certains voyageurs vantent les bienfaits du régime inauguré par l'intelligence du pacha de Damas[2]; dans quelques années, quand les chemins de fer et la fréquentation des Européens auront achevé d'éveiller en ce peuple la conscience de ses intérêts, nous verrons si les bienfaits du « bon » pacha suffisent à écarter les « mauvais » conseillers.

Tyrannie turco-allemande; agitation syro-anglaise; prédominance du khalifat; révolte de l'Arabie : à quoi finalement servira le chemin de fer sacré? — A rien peut-être, comme beaucoup de choses dans l'empire turc et comme tous les chemins de fer, en particulier, que les Turcs ont voulu construire ou exploiter eux-mêmes. Entre Moudania et Brousse, entre Haidar-pacha et Ismid, à quoi servirent les lignes otto-

2. Voir R. Dussaud et F. Maclerc, *Mission en Syrie*, p. 40 et suivantes.

Digitized by Google

manes? à préparer l'installation de sociétés françaises ou allemandes.

On ne saurait trop admirer la rapide énergie, la stricte économie, la patience, l'endurance, bref toutes les qualités et les vertus que les ingénieurs d'Abd-ul-Hamid ont déployées dans la construction : il était impossible d'aller plus vite et de dépenser moins, de mieux surmonter tant de difficultés naturelles et humaines. Mais, au bout du compte, ces articles allemands, qui ne coûtent presque rien, ne valent aussi que ce qu'ils ont coûté : à l'achat, ils ont belle mine; à l'user, on constate toujours que « l'on en a pour son argent ». Que deviendront ces voies posées à la hâte, ces ouvrages sans fondations, ces remblais à la volée, ces tranchées aussi étroites du haut que du bas, toute cette infrastructure dont les visiteurs signalent l'inachèvement ou la solidité provisoire?

On avoue que, durant l'affaire de Tabah, une mobilisation hâtive ayant poussé vers Maan les troupes de Damas et quelque artillerie, les trains, non pas express, mais seulement accélérés, causèrent un si grand dommage qu'il fallut interrompre la circulation, redresser ou changer rails et traverses. On n'avoue pas que de graves accidents coûtèrent la vie à plusieurs escouades et mirent aux mains des Bédouins plusieurs wagons de munitions.

Sur le plateau désertique, ces mécomptes peuvent être facilement réparés. Mais entre Khaïfa et Deraa, dans la traversée du Ghaur et surtout dans les gorges du Yarmouk, les visiteurs déclarent que les tran-

Digitized by Google

chées allemandes ressemblent trop fâcheusement à ce canal de Kiel, dont les berges éboulent à chaque battement d'hélice. Les ingénieurs d'Abd-ul-Hamid ont tout calculé au plus juste, ouverture des tranchées, rayon des courbes, pentes des talus, crues de la rivière, trombes des orages ; au premier « imprévu », il semble que la section Ghaur-Deraa sera hors d'usage : en ces gorges déboisées, sous les déluges de ce ciel capricieux, l'imprévu étant presque la règle, une inspection vigilante et un entretien presque aussi coûteux que la construction même seront nécessaires. Les Turcs sont-ils capables d'un tel effort?

Lancer deux mille ou deux mille cinq cents kilomètres de rails à travers la steppe et le désert n'est plus aujourd'hui le travail d'Hercule que nos pères admiraient dans l'œuvre d'Annenkoff; mais les tenir en état, les pourvoir de matériel, leur faire rendre un revenu qui couvre au moins les frais, tirer des wagons, des machines, des constructions un bon service sans les mettre hors d'usage, bref, exploiter est une œuvre bien plus difficile; les Turcs ont beaucoup semé dans leur empire; depuis les réformes de Mahmoud, ils tâchent même de semer à l'européenne; mais toujours ils ont mangé « à la turque », en herbe... Le consul anglais de Damas écrit qu'à la fin de 1906, 17 locomotives sur 38 sont endommagées, 7 hors d'usage et, sur 375 wagons, 125 sont ainsi hors de service[1]. Un peu dégoûtés de cette came-

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3917.

Digitized by Google

lote allemande, les Turcs viennent de commander 260 tonnes de matériel en Angleterre.

Sur les rendements de ce chemin de fer, Abd-ul-Hamid se fait peut-être des illusions : il prévoit des milliers de pèlerins, 200 000 au moins chaque année. Les moyennes des années dernières l'ont induit en des calculs trompeurs; il a vu défiler à Constantinople un nombre de *hadjis* beaucoup plus grand : mais ce sont des causes temporaires qui produisaient cette augmentation. Le consul anglais de Constantinople écrivait en 1902 :

Un trait pittoresque de l'hiver dernier fut la multitude de pèlerins traversant Constantinople dans leur voyage de l'Asie Centrale vers la Mecque. L'année musulmane, étant une année lunaire, est plus courte de onze jours que la nôtre, et le mois du pèlerinage fait le tour de notre calendrier. Il tombe maintenant en hiver, en une saison moins dangereuse pour le voyage en Arabie, et cette date, combinée avec les facilités qu'accorde le gouvernement russe, explique l'augmentation des pèlerins : 4 720 en 1899-1900, 11 650 en 1900-1901, il étaient 21 250 en 1901-1902, dont 18 000 sujets russes, — Tartares, Cosaques, Circassiens, habitants de Bokhara, de Kachgar, du Daghestan et du Turkestan, — 2 500 Persans et le reste Turcs. Ils furent embarqués sur dix-huit vapeurs qui s'en allaient directement à Djeddah et sur les paquebots réguliers d'Alexandrie et de Suez [1].

Supposons achevées toutes les lignes qui peuvent rabattre vers Damas les Persans, les Afghans, les Sartes, les Turcs et les Arabes; admettons aussi que

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 2 813.

Digitized by Google

l'Islam méditerranéen prendra la route de Khaïfa, et l'Islam d'Égypte, celle d'Akabah : tous ces fidèles du Prophète, — qui recommande de faire le pèlerinage à pied ou à chameau, — adopteront-ils les wagons du Khalife? On lisait dans *le Temps* du 18 août 1906 :

Osman pacha, gouverneur de Médine et *cheikh-ul-harem*, télégraphie à Izzet pacha, chambellan du sultan, que l'approche de la ligne ferrée du Hedjaz vers Médine provoque la joie des habitants de cette ville. Les commerçants ainsi que les voyageurs utilisent déjà cette voie, qui leur assure une économie dans leurs frais de voyage. Dernièrement, les autorités de Médine ont décidé de faire bénéficier les pèlerins de cette facilité, en leur recommandant de voyager par cette voie. A cet effet, tous les guides de pèlerins furent convoqués sous la présidence de leur cheikh.

D'autre part, la ligne ferrée de Damas devant être prolongée jusqu'à Alep avant l'époque du pèlerinage, les pèlerins venant de cette province ainsi que du Kurdistan, de Diarbékir, de Mossoul, de Bagdad et de la Syrie, qui se rendaient jusqu'ici aux Lieux Saints par caravane, pourraient, à partir d'Alep, voyager en chemin de fer. Osman pacha démontre donc la nécessité de faire recommander aux pèlerins, par les autorités provinciales, de prendre comme moyen de transport la ligne ferrée.

Par caravane, le *hadj* est une entreprise pénible et dangereuse; le plus mauvais wagon et la plus lente locomotive économiseront beaucoup de temps et de souffrances. Mais la majorité des pèlerins sont de très pauvres gens qui mendient leur pain sur les routes syriennes : de combien d'entre eux pourra-t-on exiger le prix qu'il faudrait, si l'on veut couvrir seulement la dépense de charbon sur ce trajet de 1 800 kilomètres?

Digitized by Google

Et cette clientèle, affluant la même semaine, nécessitera un matériel énorme qui dormira le reste de l'année. L'autre fret de la ligne, — les blés du Hauran et du Djolan, — affluera pareillement à la saison de la récolte; durant des mois, les trains devront circuler à vide, à travers ce pays déshabité. En supposant que pèlerins et blé suffisent en quelques semaines à alimenter le budget annuel, aucun chemin de fer dans le monde n'aura besoin d'une gestion plus prévoyante, plus stricte, plus honnête. Si les Turcs en viennent à bout, il faudra ne plus désespérer du maintien de leur empire..

Mais déjà la question est ouverte : la ligne une fois construite par des ingénieurs allemands, un directeur français et des contremaîtres européens, à qui reviendra tôt ou tard l'exploitation? sous un nom ou sous un autre, à quels financiers ou à quels administrateurs Abd-ul-Hamid concédera-t-il la ferme de cette périlleuse entreprise? Les usines de Stamboul n'ont pas pu fournir le gros matériel; les bureaux de Stamboul pourront moins encore fournir le haut personnel. Le Khalife s'entêtera peut-être quelques années à garder aux seuls musulmans l'administration de ce chemin de fer sacré; mais le Sultan, à chaque exercice, verra que 1 800 kilomètres de rails, plusieurs centaines de locomotives et quelques milliers de wagons coûtent plus cher que chevaux à l'écurie; au bout du compte, il faudra pour cette ligne du Hedjaz, comme pour la ligne de Brousse et la ligne d'Ismid, recourir à l'honnêteté et à l'habileté européennes.

Digitized by Google

Que les Allemands demandent cette concession et que le Sultan, volontairement ou la main forcée, incline encore à les satisfaire, rien n'est plus vraisemblable. Mais que les Anglais, après l'incident de Tabah, tolèrent cette installation de l'Allemagne aux abords du Canal, rien n'est plus douteux : Guillaume II aurait, grâce aux Bédouins, quelques trop belles occasions de suivre les conseils de ses explorateurs, qui déjà lui recommandent d'installer au long du chemin de fer de Bagdad des casernes et des escouades de police allemande[1]; c'est par ce moyen que les Russes s'installèrent en Mandchourie.

Les Français n'ont pas eu jusqu'ici à se louer beaucoup de leurs voies syriennes; se mettront-ils néanmoins sur les rangs? Leur société Beyrouth-Damas-Hauran, après une série de liquidations et de replâtrages, n'est toujours qu'une affaire médiocre; l'embranchement vers Hamah et Alep et le raccordement aux rails allemands vers Bagdad et Constantinople la rendra-t-elle meilleure? désireront-ils alors syndiquer toutes les lignes syriennes? entre l'Égypte anglaise et les lignes allemandes d'Anatolie ou de Mésopotamie, est-ce l'intermédiaire français qui semblera le moins dangereux à Londres, le moins désagréable à Berlin?...

On a vu pendant vingt ans les files de chameaux reprendre comme piste la ligne de traverses et de rails que les Turcs avaient posée entre Brousse et

1. L.-H. Grothe, *Die Bagdadbahn*, Munich, 1902.

Digitized by Google

Moudania : quand la voie du Hedjaz sera terminée, ne serait-il pas plus religieux de l'abandonner aux montures du *hadj*, puisque le Prophète ordonne de faire le pèlerinage à pied ou à chameau? C'est la solution peut-être que les Bédouins imposeront, car ils n'admettront pas sans résistance que la locomotive leur enlève leur gagne-pain. Pour la durée de l'empire ottoman, c'est aussi la solution qui comporte le moins de risques. Mais elle ne saurait cadrer avec la politique khalifale.

La ligne télégraphique, décidée en même temps que la voie ferrée, atteignit presque aussitôt Médine : les journaux panislamiques racontèrent que les Bédouins se disputaient pieusement l'honneur d'en voiturer les poteaux. La première dépêche, envoyée de Constantinople, annonça au Chérif de la Mecque que, sitôt la voie terminée, Abd-ul-Hamid en personne accomplirait le pèlerinage : promesse imprudente, mais belle reprise des traditions khalifales!

Les premiers Khaliphes, établis à Médine, étoient très attentifs à donner eux-mêmes sur ce point des exemples édifians à leurs peuples. Abou-Bekr s'acquitta du pèlerinage dès la seconde année de son Khaliphat. Omar et Osman étoient dans l'usage de la renouveler tous les ans. Hassa, fils d'Ali, quoique résident à Kiufé (sur l'Euphrate) où il se défit du Khaliphat en faveur de Mouawiye Ier, fit vingt-cinq fois le pèlerinage de la Mecque, toujours à pied et avec les démonstrations de la plus vive piété. Si tous les Khaliphes Ommiades, qui régnèrent à Damas, ne remplirent pas cette obligation en personne, c'est qu'ils furent toujours arrêtés par les discussions et les guerres civiles. Les premiers Khaliphes Abassides, établis à Kiufé, puis

Digitized by Google

à Bagdad, remplirent très exactement ce devoir religieux : Haroun-al-Raschid le renouveloit tous les deux ans. Il [le faisoit alterner avec les] expéditions guerrières contre les ennemis de la religion et de l'État; dans les années mêmes où il marchoit en personne à la guerre, il envoyoit à sa place trois cents mandataires, qui faisoient à ses frais le voyage de la Mecque.

Nul monarque othoman n'a jusqu'ici entrepris ce voyage : des raisons politiques ne permettent pas au Sultan de s'absenter longtemps de sa capitale; cette raison est du nombre des empêchements légitimes, énoncés par la loi. Osman II est le seul qui ait formé ce projet, à la suite de sa malheureuse expédition contre les Polonois. Il est vrai que l'objet principal et secret de ce voyage étoit de se rendre au Caire pour y créer une nouvelle milice, toute composée d'Égyptiens, avec laquelle il se proposoit de détruire celle des janissaires; on sait que ce projet funeste coûta à ce jeune prince le trône et la vie... De toute la famille othomane, on ne voit qu'une sultane fille de Mohammed Ier, et le prince Djem (Zizim), frère et rival de Bayazid II, qui se soient acquittés de ce devoir religieux. Zizim entreprit le voyage à la suite de sa défaite et de sa fuite en Égypte, alors dominée par les mameluks circasses [1].

Quel est l'objet « principal et secret » d'Abd-ul-Hamid? rêve-t-il, comme Osman II, — le seul de ses prédécesseurs qui ait songé au pèlerinage, — de créer une « nouvelle milice toute composée » de Bédouins ou de nègres, pour suppléer à l'épuisement de ses milices turques et au dévoûment douteux de sa garde albanaise?

1. M. d'Ohsson, *Tableau général de l'Empire Othoman*, III, p. 254 et suivantes.

Digitized by Google

Un grand prince, — écrivait von der Goltz dans son article de la *Deutsche Rundschau*, — qui voudrait entreprendre sérieusement le salut de l'empire et sa métamorphose, devrait transporter la capitale sur la limite commune de ses possessions turques et de ses possessions arabes, à Koniah ou à Césarée, peut-être même plus au sud.

Abd-ul-Hamid a-t-il entrevu, pour lui ou pour sa race, la nécessité d'une retraite en Asie Mineure, en Syrie, au delà? A Brousse, à Aïdin, à Koniah, à Damas, il a déjà préparé les relais de la fuite par l'acquisition de domaines immenses : s'il prévoit l'échéance inévitable en Macédoine et veut « sauver la face » devant son peuple et devant l'Islam, peut-être cherche-t-il en Arabie et en Égypte le contre-gain de ses pertes prochaines dans les Balkans. Mais a-t-il eu de si vastes projets ou n'a-t-il pas été séduit simplement par l'exemple d'autrui ? L'imitation des empereurs, ses voisins, fut toujours l'une de ses manies : à la mode du jour, il a voulu construire quelque transcontinental, imiter le Transsibérien des Russes, le Cap-Caire des Anglais, le Transsaharien des Français.

L'exemple des Russes aurait dû lui suggérer quelques réflexions. Au bout de son grand chemin de fer, le Tsar trouva, lui aussi, les Anglais et leurs alliés : qu'a-t-il rapporté de cette rencontre? Un autocrate, qui veut mater dans ses peuples tout désir d'émancipation, ne devrait jamais envoyer ses troupes et son argent au bout du monde; l'Arabie pour le Sultan sera peut-être ce que fut la Mandchourie pour

Digitized by Google

le Tsar; quand ses ingénieurs allemands le conduisent à Akabah, Abd-ul-Hamid oublie que Guillaume II installa les Russes à Port-Arthur, en leur assignant, à eux aussi, une mission asiatique.

Un prince ottoman, exilé à Paris, un propre neveu du Sultan, le prince Sabah-ed-Din, écrivait en août 1906 à sir Edward Grey :

Abd-ul-Hamid II n'a jamais considéré le khalifat du point de vue de tous les vrais disciples du panislamisme. La seule raison pour laquelle une politique religieuse est en faveur à Constantinople, c'est qu'elle permet d'exercer une influence sur les musulmans de l'intérieur de l'empire. De tous les peuples islamiques, les Turcs, en raison de la situation géographique des pays qu'ils habitent, ont toujours été les plus près d'adopter les idées de l'Occident civilisé, qui attirent irrésistiblement les Jeunes Turcs et ont leur cordiale sympathie... Le présent régime ayant arrêté le développement économique de la nation turque, les représentants les plus éclairés de la Jeune Turquie se sont voués aux études intellectuelles et, à force d'efforts persévérants, ont acquis une vision intellectuelle qui est toute moderne. Ce n'est pas sur ce fonds préparé et débarrassé de tout germe de fanatisme que la semence d'une politique réactionnaire et anti-européenne peut parvenir à germer. Mais le gouvernement, ouvertement hostile comme il l'est à toute réforme, si légitimes et urgentes qu'elles soient, et bouleversé en présence de la marée montante de l'émancipation, a conçu comme nécessaire de s'envelopper dans un « manteau de spiritualité » dans l'espoir de sauver une fois de plus l'édifice branlant du despotisme.

La maladie sans doute ne laissera pas à Abd-ul-Hamid le temps de voir les conséquences de son œuvre. Mais elles lui survivront, et l'Europe aurait

Digitized by Google

tort d'imaginer que, lui disparu, la politique khalifale disparaîtra. Dans sa lettre à sir Edward Grey, le prince Sabah-ed-Din condamnait les tendances théocratiques du Khalife :

Ces tendances théocratiques ont rendu le présent gouvernement impopulaire ; il est certain que son successeur ne pourra pas renouveler l'expérience; la Turquie sent le besoin de relations correctes, si ce n'est amicales, avec les autres puissances et elle ne peut soutenir une ligue musulmane, sans indisposer les États qui ont des sujets musulmans. Avec le triomphe du libéralisme, la grande influence morale que Constantinople possède dans l'islam prendra un caractère intellectuel.

Pourtant ce chef des Jeunes Turcs reconnaissait que la Turquie « libérale » et « intellectuelle » serait prompte à relever la politique khalifale, non comme moyen d'oppression au dedans et d'expansion au dehors, mais comme moyen de défense :

Dans le langage populaire, le mot panislamisme exprime la réaction de l'Orient contre l'Occident qui, loin d'agir toujours dans un sens pacifiant, a souvent été agressif et même brutal. Il n'est pas impossible que l'Orient ou une part de l'Orient, poussée par la présomption, juste ou fausse, d'être en état de sujétion, puisse être amenée à sympathiser avec la doctrine panislamique, dans l'espoir d'y trouver les éléments d'une résistance dans toutes les contrées musulmanes, par laquelle l'unité constitutive de la nation soit sauvée. Mais la politique panislamique n'est pas une explosion de fanatisme; c'est bien plus l'expression du mécontentement causé par les perpétuels empiétements des puissances européennes... Les deux mondes sont maintenant face à face. Que seront leurs relations dans le futur?

Digitized by Google

Digitized by Google

III

VERS BAGDAD ET LE GOLFE

Digitized by Google

Digitized by Google

VERS BAGDAD ET LE GOLFE

Le Petit Transasiatique. — Projets anglo-français. — Von Pressel. — Tracé du nord, tracé du centre, tracé du sud. — Angleterre, Allemagne et Russie. — Guillaume II et l'Angleterre. — Guillaume II et la Double-Alliance. — Le firman de concession. — Bagdad allemand; Liban français; Golfe anglais; Perse anglo-russe. — La percée du Taurus. — La plaine cilicienne. — Le réveil de la Petite Arménie. — Vers l'Euphrate. — L'isthme syrien. — Champ de bataille. — La politique du massacre : Chérifs, Arméniens, Yézidis, Kurdes, Nestoriens. — La Mésopotamie. — Orient et Occident. — Le Tigre et la Perse. — Mossoul. — Arbèlcs. — Naphte et Pétrole. — Bagdad. — La Chaldée et le Golfe. — Les Bouches de l'Euphrate.

I

En mars 1903, la Porte accordait définitivement à la *Société* (allemande) *des Chemins de fer d'Anatolie* l'extension des lignes d'Asie Mineure jusqu'au golfe Persique : du Bosphore aux Bouches du Chatt-el-Arab, à travers toute l'Asie ottomane, les Allemands obtenaient le droit de construire le *Petit Transasiatique*, comme on nomme quelquefois cette ligne de Bagdad, par comparaison avec les Grands Transasiatiques, exécutés ou projetés par les Russes, Moscou-Vladivostok, Moscou-Pékin, Moscou-Calcutta.

Digitized by Google

Dans la chasse aux concessions turques, les Allemands étaient entrés en 1888, les derniers, mais avec des idées nouvelles. Depuis trente ou quarante ans, les Anglais et les Français, qui s'intéressaient aux chemins de fer de l'Asie ottomane, ne cherchaient qu'à prolonger vers l'hinterland leur commerce maritime : ils n'avaient donc étudié ou construit que de courtes lignes de pénétration, en tous les passages de la ceinture montagneuse qui, des frontières de l'Égypte aux frontières de la Caucasie russe, double de plus ou moins près la courbe des rivages. De Jaffa vers Jérusalem; de Khaïfa, Beyrouth ou Tripoli vers Damas; de Suédiah ou Alexandrette vers Alep; de Mersina vers Tarse et Adana; d'Adalia vers Bouldour et Egerdir; de Smyrne vers Aïdin, Magnésie et Pergame; d'Eregli ou de Sinope vers Angora; de Samsoun vers Siwas; de Trébizonde vers Erzeroum; bref de tous les grands et petits ports vers les capitales de l'hinterland, le rail européen, perçant la ceinture côtière, devait porter nos manufactures à l'intérieur et ramener à la côte les récoltes et les minerais.

Cette conception était inspirée par les besoins des navigateurs. Mais les intérêts des populations indigènes en étaient pleinement satisfaits, et même la nature des lieux semblait l'imposer.

Vue de nos mers, en effet, cette Asie ottomane n'a qu'un pourtour de cultures et de villes : l'intérieur est une solitude. En Syrie, les sables du Nefoud, les pierrailles de la Badiet-ech-Cham et les steppes du moyen Euphrate occupent des millions d'hectares

Digitized by Google

derrière la lisière de la Palestine et du Liban. L'Asie Mineure est un cirque dont les gradins et les revers sont remplis de peuples et de verdures, mais dont l'arène vide n'est qu'une steppe saline, trouée de lacs saumâtres, l'Espkeschan. Ce désert anatolien est tacheté de campements yourouks et turcomans; les déserts syriens et mésopotamiens sont le domaine des tribus bédouines; dans l'intervalle, les sierras du Taurus, les gorges du haut Euphrate et les « alpes » du haut Tigre sont un autre repaire de vie sauvage pour les Kurdes et pâtres montagnards.

Ainsi tout l'hinterland est abandonné aux désordres des nomades. Sur la bande du pourtour seulement, entre les rivages de la mer et les rivages du désert, la vie sédentaire a pu se maintenir, et les besoins du trafic et de la défense ont créé deux sortes de villes, marchés tout à la fois et forteresses, places d'armes et places de commerce : au rivage de la mer, les Échelles où viennent les navires du dehors; au rivage du désert, les Bazars où viennent les caravanes du dedans. Tout autour de l'Asie ottomane, ces Échelles et ces Bazars, rivés par couples, forment un merveilleux collier : les perles de la côte, Jaffa, Beyrouth, Latakié, Alexandrette, Mersina, Adalia, Smyrne, Moudania, Samsoun, Trébizonde, s'apparient aux turquoises de l'intérieur, Jérusalem, Damas, Homs, Alep, Kaisarieh, Ṭarse, Koniah, Aïdin, Brousse, Angora, Siwas.

Couple par couple, Jaffa-Jérusalem, Beyrouth-Damas, etc., les Anglais et les Français avaient

Digitized by Google

entrepris de relier les Bazars avec les Échelles : des rivages de la mer aux rivages du désert, leurs locomotives devaient prolonger les services de leurs paquebots. En quelques points seulement, où la traversée de l'hinterland désertique semblait courte et facile, ils avaient projeté de lancer leurs rails à travers pierres et sables jusqu'à l'autre bande de cultures et de côtes, afin de rouvrir entre les mers quelques-unes de ces « routes isthmiques » qu'a toujours empruntées le commerce du monde. L'une de ces routes excitait particulièrement les convoitises et les inquiétudes des Anglais : c'était au fond de la mer de Chypre, à la côte de Syrie, la grande voie de l'antiquité et du moyen âge vers la Perse et les Indes.

De la côte syrienne, en effet, la vallée du bas Oronte (Nahr-el-Asi) conduit sans peine aux oasis d'Alep, puis au pays vallonné et désertique que traverse le moyen Euphrate : il ne reste plus alors qu'à descendre vers le Golfe, soit en longeant l'Euphrate, — route possible, mais difficile et dangereuse, — soit en gagnant la vallée plus fertile et plus large du Tigre. Depuis les temps d'Alexandre jusqu'au percement du canal de Suez, cette route des Indes fut la plus courte et la plus fréquentée. Elle fit la fortune tour à tour d'Antioche, échelle de l'Oronte, et d'Alep, bazar de l'intérieur. Dès que les Anglais furent installés dans l'Inde, ils surveillèrent jalousement ce chemin d'accès. En l'an IV de la République, le citoyen A.-G. Olivier veut descendre d'Alep à Bagdad :

Digitized by Google

Nous restâmes plus de trois mois à Alep, espérant toujours qu'il se formerait une caravane pour Bagdad. Le [consul] ainsi que les négociants français nous avaient dissuadés de traverser le désert sans caravane, parce que l'agent d'Angleterre disposant, avec de l'argent, de quelques hordes d'Arabes qui sont à l'est de la Syrie, pouvait nous faire arrêter et dépouiller, se persuadant que des Français envoyés par leur gouvernement avaient quelque mission pour l'Inde, contraire aux intérêts de leur commerce. Ils ajoutèrent que l'agent d'Angleterre à Alep avait lâché à notre égard des propos qui devaient nous faire tenir sur nos gardes : « Il est arrivé, avait-il dit, des Français, envoyés par leur République qui prendront sans doute la route de Damas pour se rendre dans l'Inde; mais je les ai signalés aux Arabes du désert et j'ai écrit en même temps à Bagdad et à Bassora pour les empêcher de passer outre ». On se souvient qu'à la pénultième guerre, à l'instigation du consul anglais, un officier français, soupçonné d'avoir une mission pour l'Inde, fut assassiné par les Arabes, tant la soif de l'or, chez un peuple marchand, étouffe tout sentiment d'humanité [1] !

En 1850, un Anglais, Chesney [2], proposait d'aménager cette route à la mode du jour : un port à la côte, un chemin de fer entre la côte et l'Euphrate, un service de bateaux sur le fleuve. Antioche, ruinée par huit siècles de guerres, assiégée par les boues de l'Oronte, assoupie dans le mauvais air du marais, ne pouvait plus être ranimée; mais Chesney pensait à créer un port moderne sur la plage de Suédiah, l'ancienne Séleucie, au voisinage des bouches du fleuve.

Impératrice des Indes, l'Angleterre, durant cin-

1. A.-G. Olivier, *Voyage dans l'empire ottoman*, IV, p. 210.
2. *Expedition for the Survey of the rivers Euphrates and Tigris, during the years 1835-1837*, Londres, 1850.

Digitized by Google

quante ans, discuta l'entreprise et fit une renommée à cette « route de Suédiah ». Le percement de Suez, projeté, puis accompli, ne lui donnait qu'un plus vif désir de posséder en propre cette route terrestre, puisque le Canal risquait de devenir français : les Anglais escomptaient par là une économie de deux mille kilomètres entre Londres et Kurrachee[1].

Vers 1873, ils saluaient en sir William Andrew le « Lesseps de l'Euphrate ». En 1878, ils se faisaient donner par le Sultan la garde de Chypre, qui pointe sa lance aiguë vers la côte syrienne et ouvre sa rade de Famagouste juste en face des bouches de l'Oronte. Dans les années 1880-1882, ils semblaient enfin passer aux actes[2]; un firman devait leur concéder une ligne continue, qui, partant d'un port syrien, Suédiah, Alexandrette ou Tripoli, aboutirait à Koweit, sur le Golfe : en gros, neuf cents ou mille kilomètres de rail au prix moyen de cinq mille livres sterling le kilomètre; quatre ou cinq millions de livres sterling, une bagatelle.... Mais l'occupation de l'Égypte qui survint persuada financiers et politiques anglais de la supériorité du Canal : tout occupée de sa nouvelle acquisition, l'Angleterre — elle n'a que trop souvent de pareilles insouciances — négligea la route terrestre; les Allemands entrèrent en jeu.

1. On trouvera tous les détails et les chiffres dans le livre si complet de N. Verney et G. Dambmann, *les Puissances étrangères*, p. 293 et suivantes, et dans André Chéradame, *le Chemin de fer de Bagdad*; voir aussi le résumé un peu sec, mais assez complet, de J. Duckerts, *Turquie d'Asie*.

2. Cameron, *Our future Highway towards India*, Londres, 1880.

Digitized by Google

Jusque-là, tous les projets anglo-français n'avaient en vue que les besoins économiques de l'empire, le triple profit des navigateurs, des sédentaires et des nomades. Le Sultan et la Porte y pouvaient trouver leur bénéfice dans la majoration d'impôts que la prospérité du contribuable leur vaudrait; mais ils y risquaient la dislocation de la monarchie, tout au moins la séparation grandissante d'intérêts entre la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie, entre le Turc conquérant et les populations soumises, entre la capitale et les provinces, dont chacune aurait son réseau particulier et ses affaires. Ces routes indépendantes pouvaient réveiller le particularisme ou la rébellion des Grecs, des Arméniens, des Syriens et surtout des Arabes, aboutir à la constitution d'une Ionie autour de Smyrne, d'une Arménie autour de Siwas, d'une Syrie autour de Beyrouth, d'une Arabie autour de Bagdad. En admettant que les provinces restassent dans l'obéissance, que deviendrait encore l'absolutisme de Stamboul, si, aux différences de langues, de races, de religions et de vies, s'ajoutaient des rivalités de commerce, et si les étrangers se taillaient dans l'empire chacun sa zone de clients protégés?

A quoi avait abouti en fin de compte le développement du pachalik d'Égypte? Réveillée par les Français, cette Égypte s'était rebellée, puis la route maritime des Indes l'avait mise au pouvoir des Anglais. Tout pareillement, qu'étaient devenus les pachaliks de Roumélie après l'ouverture des routes balkani-

Digitized by Google

ques? une Roumanie indépendante, une Bulgarie et une Macédoine révoltées.

A cette conception européenne, un ingénieur allemand, W. von Pressel, avait opposé dès 1871 une formule plus vraiment turque. Pressel considérait avant tout les nécessités administratives et militaires du gouvernement; au lieu de vingt Échelles, têtes de courtes lignes, il proposait que Stamboul devînt le centre des réseaux d'Europe et d'Asie; le rail, recruteur et distributeur de troupes, rendrait au Khalife les villes khalifales, Damas, Bagdad, la Mecque peut-être, et remettrait sous la force partout présente de l'Ottoman toute l'Anatolie du Seldjoucide et les deux, les trois Arabies de l'Abbasside, de l'Ommeiade et du Prophète. Suivant les plans de Pressel, les Turcs en 1871 amorcèrent, en face de Stamboul, leur Transanatolien et leur Transasiatique.

Moudania, sur la Marmara, devait être la tête du Transanatolien qui monterait à Brousse, puis bifurquerait vers Smyrne et l'Archipel à l'ouest, vers Adalia ou vers Koniah et la mer chypriote au sud. Une commission militaire construisit jusqu'à Brousse (1873) quarante-deux kilomètres de voie, qui furent inutilisables et que vingt ans après (1892) une compagnie française dut entièrement refaire. Ce Transanatolien s'arrête toujours à Brousse : la défiance d'Abd-ul-Hamid en empêche le raccord avec les lignes de Smyrne; le Sultan craint un débarquement d'Européens qui tourneraient par cette route

Digitized by Google

terrestre les batteries des Dardanelles et surgiraient tout à coup en face d'Yildiz-kiosque.

Le Transasiatique partirait de Haïdar-pacha sur le Bosphore, longerait le golfe d'Ismid, s'engagerait dans les gorges de la tortueuse Sakaria, gravirait le revers du plateau anatolien, pour atteindre à Eskicheïr l'entrée de la cuvette intérieure; puis il contournerait par le nord le désert de l'Espkeschan et remonterait la piste des caravanes arméniennes et persanes, Angora, Yozgad, Siwas : franchissant alors le seuil d'Arabkir, les gorges du haut Euphrate et le col de Kharpout; il redescendrait vers le Tigre par Diarbékir, Mardin et Mossoul, d'où jusqu'à Bagdad et jusqu'au Golfe il n'aurait plus qu'à se laisser glisser au fil de l'eau. Tel était le « tracé du nord », — comme disent encore les ingénieurs et les diplomates, — que suit aujourd'hui la ligne télégraphique. De Stamboul à Bagdad par Angora, Siwas et Diarbékir, c'était et ce serait encore le tracé le plus direct et le moins coûteux; sur les 3 500 kilomètres de son parcours, il ne présentait de difficultés que dans les 200 kilomètres entre Ismid (à la cote zéro) et Eskicheïr (à la cote 850), puis dans les 500 kilomètres entre Siwas (à la cote 1 300), le haut Euphrate (à la cote 1 000), Kharpout (à la cote 1 500) et Diarbékir (à la cote 600).

En 1871, les Turcs se mirent à la besogne et, d'une haleine, grâce à la compagnie française de Fives-Lille, poussèrent leur voie de Haïdar-pacha à Ismid : 92 kilomètres, sur le tour d'un golfe, de la cote zéro à la cote zéro. Mais au delà, dès qu'il fallut com-

Digitized by Google

mencer la montée vers Eskicheïr, ils s'arrêtèrent essoufflés (1873) et, durant seize années (1873-1889), les rébellions et les défaites en Turquie européenne, puis les rivalités diplomatiques des puissances retinrent au terminus d'Ismid cette amorce du Transasiatique qu'il fallut confier à des exploitants anglo-grecs. Des Anglais, des Américains, des Belges, etc., s'offraient à le continuer... En 1888, la *Deutsche Bank*, à la faveur des disputes anglo-françaises, l'emporta : reprenant le tronçon Haïdar-Ismid, elle recevait la concession jusqu'à Angora, avec une garantie kilométrique de 15 000 francs et la promesse de prolongations successives, d'abord jusqu'à Siwas, puis, par étapes, jusqu'à Bagdad, au fur et à mesure que la ligne, couvrant ses frais, rendrait la garantie disponible pour une nouvelle avancée.

En 1888, les Allemands et les Turcs s'engageaient donc à marcher ensemble vers Bagdad : l'Angleterre laissait faire, sans protester contre la dépossession de la compagnie anglo-grecque qui exploitait Haïdar-Ismid, sans écouter même les justes récriminations de ces exploitants. Le *Foreign-Office* semblait favoriser l'entrée de l'Allemagne dans les combinaisons turques, pour entraver les succès de la Russie et de la France. Le tracé du nord pouvait d'ailleurs rendre aux Anglais plusieurs grands services, politiques, commerciaux et — qui sait? — stratégiques. Par la convention de Chypre, en juin 1878, ils s'étaient engagés à défendre l'Asie ottomane :

Digitized by Google

Dans le cas où Ardahan, Batoum et Kars ou quelqu'une de ces places seraient retenues par la Russie ou quelque tentative serait faite à une époque quelconque par les Russes pour s'emparer d'aucune autre position des territoires de S. M. I. le Sultan en Asie, fixés par le traité définitif de paix, l'Angleterre s'engage à s'unir à S. M. I. le Sultan pour la défense du territoire en question par les armes.

En retour, le Sultan avait promis d'introduire en Asie Mineure « les réformes nécessaires pour la bonne administration et la protection des sujets chrétiens et autres de la Sublime Porte »; il avait assigné Chypre aux Anglais, comme une place de sûreté d'où ils seraient prêts à surgir contre tout agresseur de l'Asie ottomane, où ils accueilleraient aussi toutes victimes, chrétiennes et autres, du fonctionnaire turc. De 1878 à 1888, l'Angleterre avait de son mieux rempli ses doubles engagements, envers la Porte pour l'intégrité de l'empire, envers les peuples pour la réforme de l'administration; elle avait un intérêt immédiat à cette honnête interprétation du contrat : les Russes fermaient à ses commissionnaires les ports et les routes de leur Transcaucasie; c'est par l'Asie turque seulement, par les ports et routes des vilayets anatoliens, que les cotonnades et manufactures anglaises pouvaient atteindre la Perse et le Turkestan. Sur le « tracé du nord » circulaient déjà les caravaniers arméniens de Manchester; chaque étape, Angora, Yozgat, Siwas, Erzingian, Erzeroum, Bajazid, était munie d'un bazar et de dépositaires arméniens. Combien les affaires de l'Anglais seraient

Digitized by Google

plus faciles et plus prospères, le jour où le rail remplacerait le chameau, où le trafic et la civilisation repeupleraient les terres gâtées par le nomade, pillées par le pacha! et combien la tâche anglaise serait allégée si les Allemands étaient liés désormais au salut et à la prospérité de ces provinces, par les multiples intérêts que leur créerait une ligne allemande!

En 1888, la tâche devenait trop lourde à la seule Angleterre : la brouille avec la France, au sujet de l'Égypte, les ambitions coloniales de Paris, l'avancée des Russes en Asie centrale, la révolte du Mahdi et la perte de Khartoum obligeaient Londres à réserver toutes ses forces à la défense de l'Inde et du Canal. Assurer l'intégrité des rivages ottomans et la bonne administration des provinces côtières restait chose facile à la flotte anglaise; mais du jour où la Russie voudrait sortir de son « recueillement », l'hinterland, mangé par le fonctionnaire turc, serait à la merci de l'envahisseur, si le *Foreign-Office* n'avait pas la collaboration d'un soldat. Il ne pouvait plus espérer les services du soldat français : Russes et Français avaient lié une camaraderie, puis une secrète amitié, qui trois ans plus tard deviendrait la Double Alliance (1891). Contre cette entente franco-russe, l'Angleterre et l'Allemagne allaient entreprendre de joindre leurs deux Triplices : Triplice maritime des Anglais (Angleterre-Espagne-Italie), Triplice continentale des Allemands (Allemagne-Autriche-Italie). Dans le monde colonial, l'Angleterre semblait appeler l'entrée

Digitized by Google

des Allemands (accords africains de 1886 et 1890). Dans le monde turc, fit-elle en 1888 avec eux ce que, dans le monde chinois, elle a fait en 1903 avec les Japonais?

Aucun signe public de cette manœuvre ne subsiste.

Il fut visible pourtant qu'en 1888 les Anglais tenaient le « tracé du nord » moins pour une avancée agressive contre leur Golfe que pour une défense de l'Asie Mineure contre la poussée moscovite, une sorte de chemin de ronde qui permettrait de mobiliser toute la force ottomane — et peut-être la force allemande — en travers de la trouée arménienne dont Bajazid et Erzeroum tiennent les guichets du côté turc, dont Érivan et Kars forcent déjà le seuil du côté russe. Peut-être les diplomates anglais, de parti pris, voulaient-ils croire que le rail n'irait pas au delà de Siwas ou d'Erzingian, que les sierras et les gorges de l'Euphrate lui seraient infranchissables et que les financiers et ingénieurs de Londres auraient le temps d'ouvrir leur route Suédiah-Bassorah, tandis que, s'enfonçant dans les profondeurs de l'Anatolie, les Allemands iraient buter au Taurus, aux Kurdes, à l'Euphrate, à tous les obstacles de la nature et des hommes.

***

L'iradé de concession à la *Deutsche Bank* avait été signé en octobre 1888; en février 1889, les Allemands se mettaient à l'œuvre; en 1891, ils avaient

Digitized by Google

construit 300 kilomètres ; en 1893, leur rail atteignait Angora, terminus du tronçon concédé, au 578e kilomètre et à l'altitude de 920 mètres. Tout aussitôt, ils demandaient qu'un nouveau tronçon leur fût garanti. Mais ayant mieux étudié l'hinterland[1], ils avaient découvert quelques grosses difficultés au « tracé du nord ». Les chameaux l'ont frayé tout droit, d'Angora à Yozgat et Siwas, à travers un pays coupé, raviné, où les locomotives auraient à courir de tranchées en remblais et de ponts en tunnels, sans œuvres d'art très importantes, mais avec de multiples travaux, difficiles et coûteux. La vallée du Kizil-Irmak, au contraire, qui décrit d'Angora à Siwas un demi-cercle presque parfait, ouvrait un passage commode, plus long, moins peuplé, mais avec une étape médiane, Kaisarieh, dont les Allemands avaient dès lors mesuré l'importance pour une orientation nouvelle de leur ligne.

A la marche vers Siwas, en effet, ils ne voyaient pas seulement des obstacles topographiques : dès

1. On peut suivre dans les *Petermann's Mitteilungen*, Ergänzungshefte nos 94, 114, 116, 125, 141, la série de ces études allemandes dont un officier, W. von Diest, fut le principal ouvrier. En 1889, W. von Diest, *Von Pergamon zum Pontus* (voyage exécuté en 1886) ; en 1895, W. von Diest und M. Anton, *Neue Forschungen in Nordwestlichen Klein-Asien* (voyage de 1893) ; en 1899, W. von Diest, *Von Tilsitt nach Angora*. On trouvera des cartes excellentes dans chacun de ces mémoires : cartes de détail et plan d'ensemble. Il y faut ajouter les routes complémentaires vers la mer Noire, la Méditerranée et le Golfe : von Flottwell, *Aus dem Stromgebiet des Quyzyl-Yrmak* (d'Angora à Samsoun) ; F. X. Schaffer, *Cilicia* (de Koniah à Alexandrette) ; M. von Oppenheim, *Von Mittelmeer zum Persischen Golf*, 2 volumes, D. Reimer, Berlin, 1900.

Digitized by Google

cette année 1893, après les fêtes franco-russes de Cronstadt, après la Double Alliance, sinon proclamée, du moins affichée, ils se souciaient peu d'entrer en conflit avec les Russes, pour le plaisir et le profit de l'Angleterre. Au « tracé du nord », le détour Angora-Kaisarieh permettrait de substituer quelque jour le « tracé du centre » qui, par Marach et Aïntab, ou par Gorum et Malatia, conduirait d'Angora au moyen Euphrate, puis aux plaines de Mésopotamie, en laissant sous le monopole des Russes tous les passages de la Grande-Arménie.

Au début de 1893, les Allemands obtenaient cette concession d'Angora-Kaisarieh : 320 kilomètres, avec garantie kilométrique de 17 650 francs. La Porte stipulait toujours le retour au tracé du nord et le prolongement par Siwas-Diarbékir-Bagdad. Mais il est probable que la Russie s'y opposait déjà : en décembre 1899, M. Zinovief exigera du Sultan le contrôle russe sur toute ligne future dans les vilayets-frontière; en février 1900, grâce à l'appui de l'Allemagne, M. Zinovief obtiendra une promesse formelle pour les deux vilayets d'Erzeroum et de Trébizonde; de plus, dans le vilayet de Siwas, les Turcs s'engageront à en construire et à n'exploiter que par leurs propres moyens. En 1900, les Russes, d'accord avec Berlin, barreront ainsi aux locomotives allemandes le tracé du nord. Je croirais volontiers que dès 1893 c'était chose entendue entre les deux chancelleries impériales, et je comprendrais pourquoi les Allemands voulurent d'abord se détourner de Siwas vers Kaisa-

Digitized by Google

rieh, puis, ayant obtenu ce détour, renoncèrent encore au « tracé du centre » et se rejetèrent finalement, de l'autre côté du désert anatolien, sur le « tracé du sud » Eskicheïr-Koniah.

A ces revirements, ils donnèrent en 1893 de mauvaises raisons. Le tronçon Angora-Kaisarieh qu'ils avaient instamment demandé et qui leur vaudrait la fructueuse garantie de 17 650 francs par kilomètre, — une rente annuelle de cinq ou six millions de francs, — ils le proclamèrent soudain impossible à construire [1]. Angora est à la cote 920, Kaisarieh à la cote 1 000; dans l'intervalle, le plateau est pierreux, peu habité, et le désert, sur la droite, est assez proche; mais le fleuve, que l'on côtoie tout du long, et les terres volcaniques, qui entourent Kaisarieh, promettent des récoltes abondantes sous un climat très sain; l'antique Césarée fut toujours une capitale du commerce oriental; les deux *cazas* (arrondissements), que l'on traverse, ont une population bien plus dense et des ressources bien supérieures à tout ce que peuvent offrir les steppes de Koniah sur le tracé du sud. Entre Kaisarieh et le moyen Euphrate, la muraille de l'Anti-Taurus et le tohu-bohu des vallées et monts de la Petite-Arménie rendraient la percée, puis l'exploitation onéreuses. Mais tracé du nord, tracé du centre ou tracé du sud, quel que fût le passage préféré, il faudrait toujours percer le Taurus

1. Voir dans les *Études* (fondées par la Compagnie de Jésus) les articles de H. Lammens sur *Le Chemin de fer de Bagdad*, 5 et 20 juin 1902.

Digitized by Google

et les chaînes parallèles, franchir des gorges et des pentes qui compliqueraient coûteusement la construction et le service. De Kaisarieh au moyen Euphrate, les monts et vaux de la Petite-Arménie n'étaient pas plus redoutables pour le tracé du centre — et ils étaient d'un parcours moins étendu — que les sierras et défilés de la Grande-Arménie entre Siwas et Diarbékir pour le tracé du nord ; et le tracé du sud offrait des problèmes encore plus ardus...

En 1893, le ferme bon sens d'Alexandre III présidait à la marche des Russes vers la mer libre : l'aventure de Mandchourie n'était pas commencée ; Pétersbourg étudiait et réservait toutes ses portes vers les mers asiatiques. Portes mandchouriennes et mongoles vers le golfe du Tchili ; portes afghanes et persanes vers le golfe Persique ; portes arméniennes vers le golfe de Chypre et les Fleuves : tout était prêt pour forcer les unes ou les autres suivant le choix du port en mer libre que l'on ferait. Mais entre les ports coréens et chinois, Fousan, Nioutchouang et Takou, les ports belouchis et persans, Ormarah, Bender-Abbas et Bouchir, et les ports ottomans, Bassora, Alexandrette, Pajas et Mersina, le choix des Russes n'était pas encore fait ; c'est l'heureuse occasion, semblait-il, qui devait décider.

Les ports turcs, Pajas surtout au fin fond de la Méditerranée, attiraient chaque année les visites de bateaux russes. De la Transcaucasie à ces eaux chypriotes, la descente était longue, mais tracée par la nature : de Kars à Divrigh, par Erzeroum et Erzin-

Digitized by Google

gian, les vallées montagneuses de l'Araxe et du haut Euphrate amèneraient les rails sur le plateau cappadocien et sur ce seuil d'Arabkir où convergent toutes les routes de l'hinterland; puis du plateau vers la côte méditerranéenne, par Albistan et Marach, la vallée du Djihoun (l'ancien Pyramos) les amènerait à la mer libre. Cette descente russe, le « tracé du centre » la coupait juste en son milieu.

Sans même escompter l'avenir lointain, Pétersbourg avait dans le présent à sauvegarder sa Transcaucasie de la contagion arménienne. L'approche du rail et de l'Europe surexcitait les espoirs des Arméniens de Turquie : non pas qu'ils songeassent à une révolte, comme les Turcs au procès d'Angora (1893) les en accuseront; mais ils sentaient venir les possibilités de fortune et de civilisation, la liberté civile, une justice plus équitable, une renaissance intellectuelle et morale de leur peuple, et la constitution peut-être de vilayets arméniens qui, toujours sujets de la Porte, auraient du moins, comme le vilayet du Liban, le bénéfice d'une surveillance européenne. Les Russes déjà avaient ouvert la lutte contre leurs Arméniens du Caucase; ils ne voulaient pas (comme dira plus tard le prince Lobanof) qu'on vînt flanquer leurs frontières d'une « Bulgarie asiatique ».

Bref la Russie avait cent raisons stratégiques, politiques et commerciales de désirer que les Allemands s'arrêtassent à Angora et de considérer comme « non amicale » la continuation de l'entreprise soit par le tracé du nord, soit par le tracé du centre.

Digitized by Google

En 1893, Berlin n'avait pour Alexandre III que sourires, et pour les désirs russes que prévenances. Les pénibles négociations d'un traité de commerce mettaient quelque embarras aux relations des deux gouvernements. Mais Guillaume II n'en étalait que plus de zèle à rendre un peu meilleurs les rapports des deux souverains. En juin 1892, il avait rencontré Alexandre III à Kiel; en janvier 1893, — quelques semaines avant la signature des nouveaux firmans, — il avait reçu à Berlin le tsaréwitch Nicolas, l'avait souvent et longuement entretenu, l'avait conduit au mess du régiment Alexandre des Grenadiers de la Garde pour lui dire en un toast : « Nous voyons en votre Père impérial le mainteneur des vénérables traditions monarchiques, de l'amitié souvent éprouvée et de l'intimité étroite qu'entre nos augustes prédécesseurs, le sang des régiments russes et prussiens a scellée jadis sur les champs de bataille .. »

Et Bismarck, grognant dans son coin, trouvait encore que cette vieille amitié russe, dont l'Allemagne aurait dû continuer de faire le pivot de sa politique étrangère, le « jeune homme » la sacrifiait à la duperie de l'alliance anglaise, dont il n'avait tiré, contre la perte de Zanzibar, que le mirage de déserts africains, le rocher d'Héligoland et les dangers de l'Alliance franco-russe.

Laissant donc le tracé du nord comme en l'air, au terminus d'Angora, négligeant même d'amorcer vers Kaisarieh le tracé du centre, les Allemands dès 1893 revinrent sur leurs pas jusqu'à Eskicheïr et décidè-

Digitized by Google

rent de contourner le désert anatolien par les rivages de l'ouest et du midi; dès 1893, la concession Eskicheïr-Koniah amorçait ce tracé du sud. C'était un changement complet, non seulement dans le parcours, mais dans le rôle futur du Transasiatique : les tracés du nord et du centre semblaient dirigés contre les projets russes; le tracé du sud allait tôt ou tard piétiner les espérances anglaises.

D'Eskicheïr, seuil du plateau désertique, le tracé du sud empruntait l'ancienne route du *hadj* que le *Kitab Menassik* nous décrivait plus haut; mais au lieu de couper tout droit d'Eskicheïr à Akcheïr, il se coudait vers Koutahia, suivait la vallée fertile du Poursak, affluent de la Sakaria, puis la vallée moins riante de l'Akar, qui, par Afioum-kara-hissar et Bulawadin, descend aux lacs de la cuvette; il atteignait à Akcheïr le rivage des steppes et le longeait, en multiples festons, jusqu'à Koniah.

Dans l'ensemble, ce pays est déshabité; mais d'Eskicheïr (à la cote 800) vers Koniah (à la cote 1 150), grâce au détour de Koutahia, la montée pouvait se faire sans secousse et sans grands travaux d'art; la Porte donnait une garantie kilométrique de 15 000 francs, qui assurait un intérêt honnête au capital de construction et d'exploitation, et les Allemands trouvaient encore leur bénéfice à la fourniture des rails, ponts et matériel roulant, exclusivement achetés aux usines allemandes. Par contre, cette prolongation Eskicheïr-Koniah compromettait

Digitized by Google

l'avenir des compagnies françaises et anglaises de Brousse et de Smyrne.

Restaurée par les Français et inaugurée en 1892, la ligne de Moudania à Brousse — l'ancien Transanatolien, — puisque le Sultan ne voulait pas entendre parler d'un raccordement avec Smyrne, ne pouvait avoir d'avenir que vers Koutahia, Afioum-kara-hissar et Koniah.

De Smyrne, deux lignes anglaises étaient, depuis quarante ans, parties vers l'hinterland, au long des vallées de l'Hermos et du Méandre. La ligne de l'Hermos, par Magnésie et Kassaba (d'où son nom : *Smyrne-Kassaba*), avait poussé son terminus à Alacheïr ; la prolongation directe la conduirait, soit par Koutahia, soit par Afioum-kara-hissar, au seuil du plateau central et à cette route d'Angora qui, depuis trois siècles, amenait à Smyrne les caravanes d'Arménie et de Perse. L'autre ligne, par Aidin (d'où son nom : *Smyrne-Aïdin*), avait remonté les quatre cents kilomètres du Méandre, jusqu'à Dineïr où le fleuve jaillit sous la falaise du plateau : par les steppes d'Akcheïr ou par le pays des lacs, elle devait atteindre Koniah ; la région des lacs surtout, montagneuse, mais fertile et peuplée, avait toujours offert de bons reposoirs, Bouldour, Egerdir et Beicheïr, aux caravanes de Karamanie.

La concession aux Allemands du tronçon Eskicheïr-Koniah couperait donc aux Français et aux Anglais la route d'Angora et de Koniah, et détournerait vers Constantinople, vers les quais allemands de Haïdar-

Digitized by Google

pacha le trafic anatolien qui, par une pente naturelle, depuis des siècles, coulait vers Smyrne et faisait de ce port la première place commerciale de l'empire ottoman. Anglais et Français se récrièrent, offrirent à la Porte des conditions plus avantageuses pour la construction de la ligne vers Koniah et son raccordement avec leurs rails. Notre diplomatie mit quelque zèle à soutenir nos financiers; en compensation de ces voies anatoliennes, livrées à l'Allemagne, elle obtint le monopole des voies syriennes entre Alep et Damas. Mais il sembla que l'Angleterre, défendant mollement ses nationaux, s'inquiétait seulement d'entraver les démarches françaises.

Une fois encore, les Anglais faisaient le jeu de l'Allemagne, sans voir apparemment que le tronçon Eskicheïr-Koniah allait diriger le Transasiatique vers le Taurus cilicien, vers le golfe de Chypre et vers cette route de Suédiah, dont les Anglais continuaient de revendiquer le contrôle, en le disant indispensable à la sécurité de leurs Indes : avec ses airs de profonde calculatrice, la diplomatie anglaise vit le plus souvent au jour le jour, négligeant les risques lointains, escomptant pour soi toutes les chances d'avenir et pensant que les inspirations ou les efforts de la dernière minute triompheront toujours des obstacles et des dangers.

En 1893, l'Angleterre n'était occupée que du péril mahdiste, des entreprises françaises sur le Siam, le Touat et le Dahomey, des fêtes franco-russes, — ou de querelles intérieures, du *home rule,* de l'agonie du

Digitized by Google

ministère libéral. Il est probable qu'elle donna peu d'attention à ces affaires d'Asie Mineure, ou bien elle pensa que les Allemands s'arrêteraient un jour à Koniah, comme ils s'arrêtaient à Angora : plus outre, le désert anatolien et le Taurus briseraient leur élan. Peut-être aussi, les tendances germanophiles de lord Salisbury et les sympathies plus allemandes encore de lord Rosebery livraient le *Foreign-Office* à cette illusion qu'avec Berlin on pourrait toujours s'entendre : l'Anatolie livrée aux Allemands, toute l'Anatolie, de Constantinople jusqu'aux eaux de Chypre, ne menacerait pas encore la route du Golfe; entre Berlin et Londres, un partage équitable de l'Asie ottomane finirait par intervenir; confiant l'Anatolie et les vilayets turcs à l'exploitation allemande, on réserverait les Fleuves et les pays arabes aux entreprises et au contrôle britanniques.

Il faut dire qu'en cette année 1893 Guillaume II n'épargna ni les paroles ni les démarches pour se gagner les cœurs anglais.

Dans quarante ou cinquante ans, nos successeurs, lorsqu'ils auront la libre disposition des archives, pourront écrire une amusante histoire sur les débuts diplomatiques du règne de Guillaume II et, particulièrement, sur les années « anglaises », qui vont du renvoi de Bismarck (mars 1890) au télégramme à Krüger (janvier 1896). Durant ces six années, ce fut une comédie dans le goût le plus pur du XVIIIe siècle : un jeune marquis de Brandebourg, trop séduisant et

Digitized by Google

trop dégagé des vaines tendresses; une duchesse de la Mer, déjà sur le retour, mais encore en beauté et pourvue d'héritages, trop confiante seulement en un long passé de succès : le grand Frédéric eût applaudi l'intrigue, même si dans le personnage principal il n'eût pas reconnu son petit-neveu.

Sous le gouvernement de Bismarck, Berlin et Londres n'avaient entretenu que des relations correctes, les nécessités coloniales ayant amené, après quelques frottements, une entente sans intimité. Monté sur le trône (juin 1888), Guillaume II avait aussitôt rendu visite au tsar (juillet 1888) en uniforme d'amiral (et les annalistes n'oublient pas de dire qu'auparavant, jamais empereur germanique n'avait paru en amiral sur les mers), puis aux cours scandinaves, puis à ses confédérés d'Allemagne, puis à ses alliés de Vienne et de Rome (octobre 1888). Il n'était venu en Angleterre qu'en août 1889 et il avait été reçu sans enthousiasme. Il avait eu beau nommer sa grand'mère Victoria colonel du Premier Dragons de la Garde, devenir lui-même amiral anglais, admirer à grands cris la flotte et les volontaires, faire manœuvrer son équipage dans les jardins d'Osborne, tandis qu'Herbert de Bismarck négociait avec lord Salisbury : la famille royale et l'homme de la rue ne pouvaient oublier comment ce fils de la chère « Vicky » traitait sa mère et soutenait, contre « l'Anglaise », le terrible chancelier.

Mais, sitôt Bismarck tombé, on voyait paraître le prince de Galles à Berlin (mars 1890), et le chancelier

Digitized by Google

Caprivi négociait un traité colonial (juillet 1890) pour « assurer avant tout l'entente avec l'Angleterre ».

Alors, durant six années, ce fut entre Guillaume II et l'opinion anglaise une lutte de courtoisies et de bonnes paroles. De 1890 à 1895, chaque été, les régates de Cowes ramenaient le *Hohenzollern*. La bonne reine télégraphiait à l'arrivant : *Welcome, William!* Et l'empereur disait qu'il était le « petit-fils de la maison »; que « le même sang coule aux veines des Allemands et aux veines des Anglais »; qu'une « amitié historique a toujours uni les deux nations dans la lutte pour le droit et pour la liberté » et que « son seul but était le maintien de la paix pour le développement de la science, de l'art et du commerce[1] ». Une larme aux cils, les bourgeois de la Cité applaudissaient.

En toutes occasions Guillaume II répétait que la flotte anglaise était pour la flotte allemande un modèle : « Nous nous sommes toujours efforcés de nous former des idées par les vôtres et d'apprendre de vous de toutes les façons[2] ». Il visitait les arsenaux et les cuirassés de sa grand'mère, prenait des notes pour sa marine « qui était petite, disait-il, toute petite encore, mais qui avait un ferme noyau de discipline et de dévouement ». Et tandis qu'il s'écriait : « Britannia doit continuer de régner sur les flots[3] », les Anglais enthousiasmés ne pouvaient pas deviner

1. Discours au Guildhall, 10 juillet 1891.
2. Toast sur le *Royal Sovereign*, 26 juin 1895.
3. Toast au Yacht-club de Cowes, 7 août 1894.

Digitized by Google

qu'il ajouterait bientôt : « L'avenir de l'Allemagne est sur mer », et ils ne voulaient pas voir que patiemment, méthodiquement, en ces années 1890-1895, il faisait contre la flotte anglaise la même enquête, trop soigneuse pour être innocente, que les officiers allemands avaient faite contre notre armée avant 1870 ou que les *clerks* allemands avaient faite contre l'industrie et le commerce anglais durant les années 1880-1890.

En janvier 1893 arrivait à Berlin le duc d'Édimbourg. Simple visite de famille, disait-on, pour le mariage de la princesse Marguerite de Hohenzollern; visite dynastique en réalité et visite d'affaires. Le vieux duc de Saxe-Cobourg-Gotha se mourait sans enfants; le duc d'Édimbourg, — à défaut du prince de Galles réservé au trône d'Angleterre, — était le plus proche héritier; mais ce prince anglais pourrait-il devenir souverain allemand tout en conservant ses dotation et situation anglaises? Au mois d'août 1893, la succession s'ouvrit; le fils cadet de la reine Victoria, tout en restant à la solde de l'Angleterre, — disaient les journaux allemands, — régna sur un des peuples confédérés : Guillaume II avait mis, à régler cette affaire suivant les désirs de sa famille anglaise, le même empressement que, l'année précédente, à faire attribuer au duc de Cumberland les revenus hanovriens.

Aussi, en février 1893, quand l'Empereur obtenait pour ses financiers la concession Eskicheïr-Koniah, comment les Anglais auraient-ils pu soupçonner

Digitized by Google

quelque mauvais dessein en l'âme de ce petit-fils de la maison, sous le casque de ce chevalier que personne, alors, ne croyait si enclin et si habile à engeigner ses partenaires? Ce tronçon Eskicheïr-Koniah, les Allemands ne disaient pas encore qu'ils entendaient le pousser au delà du plateau, vers les eaux de Chypre : tout au contraire, le firman stipulait en termes exprès que le « tracé du nord » Siwas-Diarbékir-Bagdad serait repris après le détour Angora-Kaisarieh-Siwas.

*
* *

A cette date décisive de 1893, où s'engageait l'avenir de l'Asie ottomane, l'Angleterre négligea donc, une fois encore, de fermer le passage aux Allemands ou de réserver formellement ses droits et projets sur Bagdad.

C'était l'Afrique, les Eldorados de Cecil Rhodes, qui déjà commençaient d'accaparer l'attention des journalistes et des politiques anglais. Manchester, défendant toujours ses conceptions asiatiques, sa politique du coton et du libre-échange, réclamait la réforme pacifique des vieux empires, Turquie, Perse et Chine, le repeuplement et la mise en valeur des terres jadis civilisées, aujourd'hui déshabitées, terres arabes, terres persanes, terres afghanes et bélouchies, terres turcomanes; elle voulait rattacher toute l'Asie tropicale à la Méditerranée ou à l'Égypte anglaises par la construction d'un Grand Transasiatique anglais : d'Alexandrette ou de Port-Saïd à

Digitized by Google

Bombay, puis de Bombay-Calcutta à Pékin, cette ligne anglaise ferait pendant au Transsibérien que les Russes déroulaient entre Moscou et Vladivostock. Mais l'homme de Birmingham, J. Chamberlain, s'était rallié déjà à la politique du fer et de l'empire : rafle des républiques boers et des mines d'or, annexion et percée de toute l'Afrique orientale, jonction du Caire au Cap, exploitation et monopole de cette plantation gigantesque.

La conception de l'empire africain devait l'emporter après la rentrée aux affaires de la coalition unioniste et l'arrivée de J. Chamberlain au ministère des Colonies (juin 1895). Par les traités de 1886 et de 1890 et par la convention du 15 novembre 1893, qui réglait les frontières du Cameroun, Berlin avait achevé de donner mains libres aux Anglais sur le haut Nil et le Bahr-el-Ghazal : Guillaume II laissait l'Afrique à ses amis de Londres; mais *in petto* il s'adjugeait le droit de pousser quelques entreprises en Asie, quitte à se relâcher de l'amitié anglaise dès que l'intérêt l'obligerait à l'indépendance du cœur.

Or les temps étaient proches : à la fin de 1895, le rail allemand atteignait Koniah; pour la sixième, mais dernière fois, Guillaume II, en août 1895, avait paru aux régates de Cowes. Bien des choses avaient changé, en Allemagne et en Europe. La réconciliation de l'Empereur et de Bismarck, offerte par « le jeune homme » en août 1893, acceptée par « le vieux » en janvier 1894, consacrée par le renvoi de Caprivi en octobre 1894, étalée au quatre-vingtième anniversaire

Digitized by Google

du prince en mars 1895, annonçait la fin des années anglaises et le retour à la politique russophile dont Bismarck avait été le représentant. De l'Angleterre, Guillaume II avait tiré tous les enseignements et services dont il avait besoin : l'ouverture du canal de Kiel (juin 1895) et les crédits grandissants, qu'il allait exiger du Reichstag pour la marine impériale, montraient bien que l'élève songeait à se passer du modèle, en attendant de réclamer la maîtrise des mers à son tour.

En Russie, la mort d'Alexandre III (octobre 1894) et le mariage de Nicolas II avec une princesse allemande (novembre 1904); la mort de M. de Giers, qui depuis douze ans personnifiait la mauvaise humeur de Pétersbourg contre le traité de Berlin (janvier 1895); le ministère du prince Lobanof, qui tenait la contre-assurance autrichienne dans les Balkans pour nécessaire : tous ces faits nouveaux rouvraient les chances de Guillaume II à une intervention dans la politique russe. En France, M. Hanotaux arrivait aux affaires : durant quatre années (mai 1894-juin 1898), sauf une interruption de six mois (novembre 1895-mai 1896), le « grand projet » pour la délivrance de l'Égypte et l'abaissement de l'Angleterre allait mettre nos efforts au service du Sultan.

Ici encore, il faudrait les renseignements des archives à qui voudrait suivre l'admirable volte-face de Guillaume II. Après la comédie, dont les Gérontes anglais avaient été les dupes, ce fut un drame qui conduisit le Français au coupe-gorge de Fachoda et

Digitized by Google

le Russe aux boucheries mandchouriennes. On connait les étapes principales de cette double route : en 1895, après la guerre sino-japonaise, Guillaume II se ligue avec Pétersbourg et Paris pour arracher aux Japonais le Liao-toung et Port-Arthur, que leur avait donné le traité de Simonoseki; en 1897-1898, l'expédition du prince Henri et l'occupation allemande de Kiao-tchéou décide les Russes à la descente vers Port-Arthur; — à l'autre bout de l'Asie, durant les affaires arméniennes, macédoniennes, crétoises et thessaliennes, Guillaume II se pose en défenseur du régime hamidien et de l'empire turc, dont l'Angleterre réclamait la réforme ou le partage, et la Double-Alliance feint d'abord de se joindre aux remontrances de l'Angleterre, puis se met à la remorque de la politique austro-allemande. En Chine, le Chantoung devait être le salaire de cette intervention impériale : en Turquie, la prolongation Koniah-Bagdad.

Dès l'arrivée de leurs rails à Koniah (fin de 1895), les Allemands s'étaient occupés d'un prolongement[1]; mais les difficultés diplomatiques et financières les forçaient de recourir à la collaboration soit de l'Angleterre, soit de la Double-Alliance : ils ne pouvaient, à eux seuls, ni faire les frais de l'entreprise ni risquer tout à la fois la colère anglaise et l'obstruction russe. Guillaume II essaya-t-il de continuer son jeu anglais et d'entraîner la coopération du *Foreign Office* et de la Cité? Il y eut des négociations

1. Cf. J. Grunzell, *die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens*, Vienne, 1897.

Digitized by Google

entre les *Anatoliens* et le *Smyrne-Aïdin*. L'Angleterre fit-elle la sourde oreille ou mit-elle à son concours des conditions trop onéreuses? la dépêche de Guillaume II au président Krüger en janvier 1896 fut-elle la conséquence de cette déconvenue? ou ne fut-elle, en pleins massacres d'Arménie, qu'un avertissement du protecteur d'Abd-ul-Hamid à ces gens de Londres, qui voulaient troubler l'exécution des fantaisies hamidiennes? Des *Livres bleus* ont été publiés à cette occasion : dès le mois de février 1895, Berlin déclarait à Londres que l'indépendance du Transvaal et la libre circulation sur la ligne de Lourenço-Marquès étaient nécessaires aux intérêts allemands. Il est probable que ces intérêts eussent facilement troqué la circulation sud-africaine contre un privilège en Turquie; mais les libéraux anglais étaient au pouvoir; Londres ne sacrifiait pas encore l'Asie aux orfèvres et fusiliers de Birmingham.

En cette année 1895-1896, où la flotte française paraissait aux fêtes de Kiel, il semble que les Allemands aient mis leurs espoirs dans la collaboration des financiers français. Un groupe français venait de racheter la ligne anglaise *Smyrne-Cassaba* et en obtenait le prolongement jusqu'au contact des *Anatoliens* à Afioum-kara-hissar; vers la fin de 1897, le rail français arrivait à quelques mètres du rail allemand; un échange d'actions entre les portefeuilles et de délégués entre les conseils rendait les deux compagnies solidaires (1901). Dès 1895-96 pareillement, l'ère des coups d'épingle s'ouvrant entre Paris et Londres,

Digitized by Google

il semble que les Allemands aient escompté la collaboration, tout au moins la condescendence de notre diplomatie. Ce futur Transasiatique mettrait Bagdad, le Golfe, l'Inde sous la main du Sultan et, se rejoignant à nos lignes syriennes, pourrait un jour concentrer la mobilisation turque à la frontière du Sinaï, aux approches du Canal : c'était l'un des organes essentiels du « grand projet » contre l'Égypte.

En 1897, Guillaume II faisait une campagne d'audiences, de banquets et de tableaux statistiques pour démontrer au Reichstag la nécessité d'augmenter encore et toujours la flotte ; au lieu d'aller aux régates de Cowes, il allait à Cronstadt, devenait amiral russe, promettait au Tsar son « appui le plus ferme contre quiconque chercherait à troubler ou à rompre la paix [1] », et il signait avec la France une convention coloniale... La chute de M. Hanotaux (juin 1898), puis la reculade de Fachoda anéantirent, en même temps que le « grand projet », ces espoirs de l'Empereur : Paris se rapprochait de Londres. Mais nos financiers prenaient avec M. Constans possession de notre ambassade à Constantinople (décembre 1898) et ils allaient nous engager dans l'affaire du Koniah-Bagdad.

En octobre 1898, Guillaume II vint en Turquie réclamer le courtage que lui semblaient mériter les victoires thessaliennes, remportées sous la direction

1. Toast de Cronstadt, 7 juillet 1897.

Digitized by Google

de ses généraux par les soldats que ses officiers avaient instruits. *Summus episcopus* de l'église prussienne et protecteur du catholicisme germanique, il ne demandait publiquement qu'un pan de Terre Sainte et des reliques à Jérusalem. Mais, dans l'intimité, ce roi des financiers et des métallurgistes obtenait quelques avantages temporels : dès son retour à Berlin, il vantait au bourgmestre (1er décembre 1898) « ce beau voyage, plein d'impressions puissantes dans les domaines la religion, de l'art et de l'industrie », et il promettait au Reichstag que l'amitié du Sultan profiterait aux intérêts nationaux.

L'année 1899 fut employée à des négociations avec la Porte et avec la finance française : toutes deux étaient acquises au projet allemand. Notre diplomatie n'était pas hostile, mais l'opposition des diplomaties anglaise et russe menaçait de prolonger indéfiniment les hésitations d'Abd-ul-Hamid, quand l'affaire du Transvaal survint.

En octobre 1899, la guerre sud-africaine commençait par les grandes défaites anglaises. Le monde tourna les yeux vers celui qui récemment félicitait le président Krüger... On vit que Cecil Rhodes était passé par Berlin en mars 1899; le 15 mars, il y avait arrangé des accords qui furent complétés le 28 octobre : le 14 novembre, une entente générale, réglant tous les points en litige aux Samoa et en Afrique, était signée entre l'Allemagne et l'Angleterre. A la fin de novembre, Guillaume II arrivait à Windsor; le 22, il passait une revue de troupes en khaki; le 23, il avait une longue

Digitized by Google

conférence avec M. Chamberlain; le 27, la Porte promettait officiellement à la *Deutsche Bank* la concession Koniah-Bagdad; le 30, M. Chamberlain, claironnant le fameux discours de Leicester, vantait les alliances, qui existent, non dans un traité, mais dans les cœurs, et les sentiments qui, unissant l'Angleterre et les États-Unis en une étroite sympathie, peuvent être évoqués pour établir une sympathie plus étroite et une alliance avec l'Empire allemand; cette nouvelle Triple Alliance disposerait des destinées du monde par la coopération de la race teutonne avec les deux grands rameaux de la race anglo-saxonne.

Pour la troisième fois, l'Angleterre donnait son adhésion aux empiétements de l'Allemagne en Turquie. La *National Review* avoua par la suite[1] que « le Kaiser fascinateur », hypnotisant M. Chamberlain et profitant de la retraite momentanée où la mort de lady Salisbury retenait le premier ministre, s'était assuré une entière liberté d'action en Asie Mineure. Le discours de Leicester ne faisait que paraphraser le télégramme de Guillaume II, qui, en mars précédent, quelques jours avant l'audience de Cecil Rhodes, s'intéressait à la santé de Rudyard Kipling, « le chanteur des gestes de notre grande commune race ».

1. Juin 1901. Voir les citations dans le volume de A. Chéradame, la *Question d'Orient*, p. 230. Ce volume est indispensable à qui veut connaître dans le détail tous les problèmes techniques et financiers de cette affaire de Bagdad.

Digitized by Google

De novembre 1899 à mars 1904, du discours de Leicester aux accords franco-anglais, grâce à la guerre anglaise du Transvaal et aux entreprises mandchouriennes de la Russie, Guillaume II allait ainsi donner le ton, non pas seulement à M. Chamberlain, mais à presque toute l'Europe, dont il entreprendrait de faire chanter tour à tour chacune des grandes puissances, la Russie et l'Angleterre surtout, en liant ou en offrant de lier partie avec chacune d'elles contre l'autre.

En octobre 1900, il signait à Londres une entente défensive et offensive pour le maintien de l'intégrité chinoise, et il déclarait que « cette entente des deux États germaniques les plus forts » était le nœud de la paix mondiale. Il est probable que les deux États germaniques s'étaient promis en Turquie une équitable répartition des influences et entreprises (en 1901, le comte Percy, *M. P.*, publiera son volume *Highlands of Turkey* : dans ce troisième voyage en Turquie d'Asie, le noble politicien était allé de Scutari à Koweit; il recommandait aux Allemands le tracé Koniah-Diarbékir-Mossoul, qui laisserait aux Anglais le tracé Alexandrette-Alep-Bagdad). En décembre 1900, Guillaume II refusait de recevoir le président Krüger, après avoir maquignonné à Londres ce refus et laissé le vieillard venir jusqu'à Cologne. En février 1901, ce modèle des petits-fils et des neveux présidait aux funérailles de sa grand'mère et à l'intronisation de son oncle... Mais, en mars 1901, son chancelier déclarait que l'intégrité chinoise n'englobait pas la Mand-

Digitized by Google

chourie, simple dépendance de l'Empire chinois, et non province de la Chine.

C'est qu'en cette année 1900, la Russie faisait au tracé du sud — qui coupe la descente russe sur Pajas — une opposition très active, bien que M. Zinovief eût obtenu avec l'appui de l'Allemagne toutes garanties pour le réseau des vilayets arméniens : en octobre-novembre 1900, Guillaume II recourait donc à Londres. Mais, en mars 1901, la résignation de Londres étant acquise, Guillaume II voulait gagner le consentement ou même la collaboration de Pétersbourg : le chancelier donnait son interprétation nouvelle de l'intégrité chinoise. En retour, l'ambassadeur russe accompagnait le Kaiser pour fêter à Metz — ville étrangement choisie — l'anniversaire du Tsar (mai 1901). Pourtant il ne semble pas que la Russie ait au cours de 1901 relâché de son opposition : M. Witte tenait au Grand Transasiatique, Moscou-Orenbourg-Merv-Bombay, et toutes les flatteries de Guillaume, lors de la rencontre annuelle des Empereurs en septembre 1901, ne purent surmonter les défiances de Nicolas II.

Les Allemands cependant avaient étudié leur tracé. Sous la direction de M. Stemvich, consul général à Constantinople, une commission d'ingénieurs et de financiers était partie à l'automne de 1899. Elle était revenue au printemps de 1900. On gardait sur le résultat de ses travaux un silence qui permettait aux bruits les plus contradictoires de se répandre,

Digitized by Google

suivant que l'on voulait influencer Londres ou Pétersbourg. Tantôt on annonçait que le tracé du sud n'offrait que montagnes inabordables, marais, gorges et fleuves impossibles à franchir, terres désertes et villes déshabitées : il fallait revenir au tracé du nord Siwas-Kharpout et même aller chercher jusqu'à Erzeroum un passage vers Bitlis et Mossoul. Tantôt le tracé du sud apparaissait d'une facilité inattendue, d'un rendement inespéré.

En février 1901, les rapports de la commission étaient publiés sous le titre un peu agressif *die Deutsche Bagdad-Bahn,* et toute la presse officieuse chantait ce « Bagdad allemand ».

De Koniah au Golfe, la commission recommandait le tracé du sud, le percement du Taurus, le parcours de la plaine cilicienne et des steppes de l'Euphrate moyen, puis la descente, non dans l'étroit fossé de l'Euphrate, mais par la spacieuse vallée du Tigre : Koniah, Adana, Mossoul, Bagdad. Sur le Golfe, la commission avait choisi le terminus de Koweit. Aussi, dès le mois d'août 1901, les Turcs essayaient un coup de force contre ce territoire de Koweit, où l'Angleterre protège l'indépendance d'un cheikh local. L'apparition de deux croiseurs anglais fit reculer les Turcs. Il est probable qu'en d'autres temps Koweit aurait alors subi le sort de Gibraltar et d'Aden; mais en août 1901, l'interminable guerre sud-africaine empêcha de pousser l'affaire; derrière les Turcs, Londres sentait bien la main des Allemands.

A défaut du Russe ou de l'Anglais, Guillaume II

Digitized by Google

s'était concilié la finance française; le *Smyrne-Cassaba* et la *Banque ottomane* marchaient avec la *Deutsche Bank* et les *Anatoliens*. En octobre 1901, la *Gazette de Cologne* (citée par les *Questions Diplomatiques et Coloniales* du 1er novembre) écrivait :

Il faut se féliciter de voir se fonder des entreprises internationales ayant pour but de grandes créations utiles à plusieurs peuples. Ces créations, une fois terminées, rapportent des profits à tous les participants et deviennent par cela même un gage de paix internationale. Des capitalistes et des ingénieurs, allemands et français, auxquels se joindront, dit-on, des Russes, ont formé le plan de mettre en communication par un chemin de fer, le golfe Persique et la Méditerranée. La *Deutsche Bank* représentant les groupes allemands et français, a obtenu la concession de la construction. Il reste à fixer le tracé définitif et la garantie kilométrique.

Et la *Gazette* ajoutait :

Ni la Turquie ni l'entreprise du chemin de fer ne peuvent admettre que le terminus ne soit pas à Koweit, reconnu territoire turc. La Turquie peut avoir cédé ses droits d'administration à un cheikh; mais elle n'a pas abandonné ses droits de souveraineté.... Dans ce temps de panislamisme, le Sultan ne saurait renoncer à ses droits sur cette région mahométane de l'Asie, et il n'est pas probable que l'Angleterre veuille modifier la situation par l'emploi de la force.

A la fin de 1901, les échecs continus ou les opérations sans résultats des colonnes anglaises au Transvaal rendaient invraisemblable, en effet, que l'Angleterre songeât à des mesures de force dans le golfe Persique. En janvier 1902, le Sultan signait aux

Digitized by Google

Allemands la promesse de ce Koniah-Bagdad, avec une garantie kilométrique de 16500 francs et le prolongement jusqu'à un port du Golfe que l'on désignerait ultérieurement.

Guillaume II se crut au terme : le Sultan lui donnait la concession ; la finance française lui assurait l'argent; si la diplomatie française voulait bien soutenir les financiers, on pourrait gagner le consentement de la Russie, à qui l'on réserverait une part dans l'affaire; les Anglais, toujours occupés au Transvaal, n'auraient plus qu'à se taire. Il y eut un opposant; le 24 mars 1902, M. Delcassé exposait à la Chambre sous quelles conditions il laisserait coter en Bourse les actions du futur Koniah-Bagdad :

Les Français auxquels on s'est adressé, ont jugé qu'ils avaient tout avantage à ne pas refuser leur concours; la question est de savoir à quelles conditions ils le donneront.... Si une solution était trouvée en vertu de laquelle la Société d'Anatolie, concessionnaire de la ligne de Bagdad, céderait le pas à une société définitive, où l'élément russe aurait pleine faculté d'entrer et où l'élément français aurait, et dans la construction et dans la direction de l'entreprise, une part absolument égale à celle de l'élément étranger le plus favorisé, je demande à la Chambre s'il n'y aurait pas plutôt lieu de se féliciter de cette participation.

C'est la solution qui se poursuit actuellement et dont l'adoption est la condition nécessaire de la participation de l'élément français à cette entreprise.

Les Allemands acceptèrent d'abord cette « condition nécessaire », sans laquelle, en effet, la finance française n'eût travaillé en Asie que pour le roi de Prusse. Il fut convenu que 20 p. 100 étant réservés aux

Digitized by Google

Russes, 40 p. 100 seraient donnés aux Français et 40 p. 100 aux Allemands et que, dans la direction de la compagnie comme dans la fourniture du matériel, les parts de la France et de l'Allemagne seraient strictement égales. Mais Berlin, essayant ensuite de tourner la parole donnée, présenta un projet de constitution qui mettait la future société sous le monopole allemand... Paris refusa de laisser coter les titres à la Bourse.

Berlin avait placé son espoir en M. Rouvier : cet unificateur de la dette ottomane s'était fait l'honnête courtier de la finance berlinoise sur la place de Paris; il arrivait au ministère des Finances en juin 1902 et pensait « boucler » cette affaire en un tourne-main. Mais tant que dura le ministère Combes (juin 1902-janvier 1905), la résistance de M. Delcassé allait être soutenue par ses autres collègues, et Guillaume II, trouvant toujours les mêmes objections du côté russe. devait une fois encore se rejeter vers l'Angleterre.

En juin 1902, — la paix du Transvaal ayant été conclue, — il nommait le roi Édouard amiral allemand; en septembre, il invitait aux manœuvres de Francfort-sur-l'Oder M. Brodrick et lord Roberts, et les journaux officieux déclaraient qu' « une Angleterre forte est indispensable à l'équilibre enropéen, de même que le maintien d'une forte Allemagne est conforme aux intérêts de l'Angleterre »; en octobre, il refusait de recevoir les généraux boers; en novembre, le « fascinateur » débarquait en Angleterre, saluait à

Digitized by Google

Shorncliffe les héros de son Royal Dragoons, revenus de la guerre africaine, offrait à son oncle quelques camelotes et entraînait la coopération anglaise au recouvrement de ses créances contre le Vénézuéla. Trois mois après ce nouvel accord anglo-allemand, Guillaume II obtenait enfin d'Abd-ul-Hamid (mars 1903) le firman détaillé.

Pour la quatrième fois, l'amitié anglaise laissait donc les Allemands étendre leur monopole sur l'Asie ottomane. En 1903, comme en 1899, comme en 1893, comme en 1888, quelles étaient les idées secrètes du *Foreign Office*? Espérait-il encore, en cette année 1903, une combinaison anglo-allemande qui respectât ou même servît les projets de l'Angleterre sur le Golfe? En février 1903, les Allemands offraient à Londres un projet de société nouvelle : 30 p. 100 seraient accordés, dans la souscription, la construction et la direction, aux trois finances allemande, française et anglaise, 10 p. 100 étant réservés soit aux Russes, soit aux petites puissances, Belgique, Hollande, Suisse. Une réponse de M. Balfour à la Chambre des Communes fit croire que le ministère anglais acceptait la combinaison. Mais les protestations très vives de la presse et du parlement écartèrent le projet (avril 1903), puis le voyage d'Édouard VII à Paris (mai 1903) fut le prélude des accords franco-anglais, qui renvoyaient aux calendes grecques le succès de Guillaume II : ayant voulu gagner trop, Berlin perdait enfin la partie.

Digitized by Google

*
* *

De cette histoire du « Bagdad allemand », on pourrait tirer sans doute quelques récriminations sur les procédés de la diplomatie impériale. J'aimerais mieux en dégager quelques règles pour la conduite des négociations présentes. Cette affaire revient aujourd'hui devant l'Europe; l'expérience des vingt années dernières fournit aux puissances quelques clairs enseignements.

1° Il est certain que, dans les conceptions allemandes, cette affaire a tenu et tient encore une place d'honneur. Même quand la politique mondiale, battant son plein, semblait ouvrir à l'Allemagne des horizons presque infinis, colonies en Afrique, sphères d'influence en Asie, communautés autonomes en Amérique du Sud, etc., le « Bagdad allemand » était l'une des grandes pensées du règne, peut-être la grande pensée déjà. A plus forte raison, quand aujourd'hui les colonies africaines ne donnent plus que déboires, et les sphères asiatiques ou océaniennes, que risques japonais, quand, Vénézuela et Brésil, les terres américaines se ferment ou se dérobent, l'Asie ottomane reste le seul domaine où l'industrie germanique puisse chercher une compensation : la *Weltpolitik* joue ici sa dernière carte.

2° Coûte que coûte, les Allemands veulent marcher vers le Golfe. Regardons bien en face la nécessité

Digitized by Google

économique où ils sont d'écouler leurs rails, fers, machines, etc., après le gigantesque effort qu'ils ont fait pour créer usines, mines et charbonnages. Soyons persuadés qu'ils préféreront les moyens pacifiques; mais si la politique des puissances avait pour but ou pour résultat de les affamer, en leur refusant systématiquement les seuls débouchés qu'ils peuvent espérer encore, sachons bien, nous Français en particulier, quelles en pourraient être les conséquences. Et que l'Angleterre sache aussi qu'il lui sera impossible de toujours empêcher une entreprise qui, sans doute, profitera d'abord aux Allemands, mais qui fera aussi les affaires de la civilisation, de toute l'humanité, de l'Angleterre elle-même.

3° Cette route allemande ne pouvant plus être fermée, les puissances intéressées dans l'Asie ottomane ont le droit et le devoir de sauvegarder leurs intérêts. L'exercice de ce droit ou l'accomplissement de ce devoir leur fut depuis quinze années difficile : à qui la faute? A l'habileté trop égoïste de l'Allemagne, pour une part; mais pour une part bien plus grande, aux rivalités entre France, Angleterre et Russie. Si la paix de l'Europe et du monde fut livrée aux calculs de Guillaume II, c'est que les puissances, se laissant prendre aux sourires du « fascinateur », consentaient à de secrets arrangements. Dans les douceurs du tête-à-tête, elles furent, l'une après l'autre, trop aimablement charmées et éblouies. Aujourd'hui, Berlin doit ne pas trouver mauvais que

Digitized by Google

la conversation s'engage en public, entre tous les intéressés, et que nous autres Français, en particulier, nous ne veuillons rien entendre que nous ne puissions aussitôt transmettre à nos amis de Londres et à nos alliés de Pétersbourg.

4° Cette conversation à quatre serait inutile peut-être si, possédant le firman de concession et décidés à briser par la force toutes les résistances, les Allemands avaient aussi l'argent pour construire leur ligne et l'exploiter. Mais, depuis dix ans bientôt qu'ils essaient de ramasser tous leurs fonds disponibles, ils sont toujours obligés de revenir aux guichets des banques étrangères. Qu'ils ne nous disent donc pas que notre argent français, quoique utile, ne leur est pas nécessaire; mais puisqu'il leur faut notre concours, qu'ils assurent à notre diplomatie (je ne dis pas seulement à notre finance), outre le respect de nos droits et situation en Asie ottomane, le loyer de notre coopération et le gage de leurs intentions pacifiques.

Digitized by Google

II

En octobre 1898, tandis que les amiraux français, anglais et italien arrachaient la Crète aux derniers soldats d'Abd-ul-Hamid, Guillaume II allait à Constantinople exiger la promesse du *Koniah-Bagdad*. En novembre 1899, tandis qu'un complot de la Jeune Turquie tâchait enfin de supprimer l'homme d'Yildiz et que le succès des Crétois réveillait en Macédoine et en Arménie les désirs de révolte, la Porte confirmait officiellement à la *Deutsche Bank* la promesse de concession. En février-mars 1903, tandis que la Russie et l'Autriche parlaient d'imposer au Sultan leur plan de réformes macédoniennes, la Porte concédait aux *Anatoliens* « la construction et l'exploitation du prolongement de la ligne de Koniah jusqu'à Bagdad et Bassorah » (20 février 5 mars 1903). En juillet 1903, tandis que la Macédoine révoltée semblait à la veille de conquérir son autonomie et que les consuls d'Autriche et de Russie parcouraient la province pour recueillir les plaintes des paysans chrétiens et des soldats turcs, Abd-ul-Hamid signait le firman défi-

Digitized by Google

nitif (17-30 juillet). Puis l'entérinement à la Porte, qui d'ordinaire prend plusieurs mois, était hâté par l'assassinat du consul russe à Monastir (7 août); ce même jour paraissait le *bouyroultou* grand-viziriel, daté de la veille. Enfin, de nouvelles facilités financières étaient accordées en octobre-novembre, quand les ambassadeurs autrichien et russe présentaient le programme de Mürzsteg.

Convention de mars, firman de juillet, bouyroultou d'août, rectification de novembre 1903 : tels sont les titres sur lesquels les Allemands fondent leurs droits au *Koniah-Bagdad*; ouvrons ces papiers avec précaution : le sang macédonien en macule toutes les pages [1].

Mon plus grand désir Impérial étant d'établir et de construire une ligne de chemin de fer entre la Capitale de Mon Empire et le vilayet de Bagdad, à l'effet de contribuer au développement de la prospérité et au progrès de la richesse et du commerce de l'Anatolie et des régions de l'Irak, — comme début de la réalisation de cette heureuse entreprise, la ligne entre Haïdar-Pacha et Ismidt avait été, avec l'aide et l'assistance du Tout Puissant, prolongée par Eskicheir jusqu'à Angora et Koniah....

Mais Ma principale intention Impériale étant, comme il a été dit plus haut, de prolonger la ligne précitée jusqu'à Bagdad, MM. A. Gwinner, K. Zander et E. Huguenin, au nom de la *Société du Chemin de fer d'Anatolie*, ont sollicité la concession de la construction et de l'exploitation, pour un terme de quatre-vingt-dix-neuf années, du prolongement de Koniah jusqu'à Bagdad et Bassorah en passant

1. Cf. André Chéradame, *la Question d'Orient : le Chemin de fer de Bagdad*, Paris, Plon, 1903; H. Lammens, *le Chemin de fer de Bagdad*, dans les *Études* (fondées par la Compagnie de Jésus), 5 et 20 juin 1902.

Digitized by Google

par ou aussi près que possible des villes d'Eregli, Adana, Bagtsche, Killis, Harran, Mossoul, Bagdad, Kerbela, Nedjef et Bassorah.

Ainsi débute le firman de juillet 1903. Je n'ai copié les noms que des stations principales; d'autres, moins importantes, précisent le parcours. Dans l'ensemble, la ligne glissera du plateau anatolien vers la plaine cilicienne, de Koniah vers Adana, puis contournera par l'intérieur le golfe d'Alexandrette et atteindra le moyen Euphrate aux parages d'Hiérapolis. Franchissant ce fleuve, elle courra tout droit vers le Tigre, à travers la haute Mésopotamie, qu'elle coupera en sa plus grande largeur; elle rejoindra le Tigre à Mossoul, en descendra la rive droite jusqu'à Bagdad, puis recoupera la basse Mésopotamie en sa largeur *minima* pour regagner l'Euphrate, qu'elle traversera à nouveau vers Kerbela : se tenant hors des marais, elle en longera la rive droite jusqu'à Bassorah.

Ce tracé décrit une gigantesque spirale, à travers la Mésopotamie et la Chaldée et développe, d'Hiérapolis à Mossoul, de Mossoul à Kerbela, de Kerbela au terminus, quelque 2 800 kilomètres de rail. Dans ces plaines unies et de pente insensible, la ligne directe d'Hiérapolis à Bassorah par Bagdad eût épargné cinq cents kilomètres. On nous dit qu'empruntant la vallée déshabitée de l'Euphrate, ce tracé plus court eût été d'un rendement presque nul : le détour vers le Tigre était imposé par les conditions économiques du pays. Mais, derrière cette raison présente, il semble que l'on réserve des projets d'avenir.

Digitized by Google

Jusqu'ici, les ingénieurs et les financiers discutaient deux routes possibles entre le fond de la Méditerranée et le rivage du Golfe : l'une, la plus directe, par la vallée de l'Euphrate, l'autre, la plus productive, par la vallée du Tigre. Grâce à leurs détours ingénieux, les Allemands étendent leur prise sur l'une et sur l'autre. Pour transformer leur spirale en une sorte de 8 dont Bagdad sera le nœud, il leur suffira de rejoindre leur pont d'Hiérapolis à leur centre de Bagdad, par un embranchement qui longera le moyen Euphrate, puis leur centre de Bagdad à leur terminus de Bassorah, par un autre embranchement qui longera le bas Tigre. Dans cette double boucle de leurs rails, tout le pays des Deux Fleuves sera enclos : vingt-cinq ou trente millions d'hectares cultivables et faciles à remettre en pleine valeur, — sept ou huit fois la plaine du Pô.

Certains embranchements concédés ou promis complètent encore ce domaine : nous les examinerons par la suite; il en est un seulement qu'il faut tout de suite indiquer. Le firman semble dire que la ligne s'arrête à Bassorah : c'est pur escamotage. Le seul point du Golfe où le Turc pourrait offrir un embarcadère, Koweit, est revendiqué par l'Angleterre pour le compte d'un cheikh local; le firman n'ose donc pas désigner Koweit comme terminus du *Petit Transasiatique*. Mais de Zobeïr, la dernière station avant Bassorah, un embranchement partira « vers un point du golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le gouvernement impérial et le concession-

Digitized by Google

naire » : la ligne poursuivra donc jusqu'au Golfe.

A parler clair, c'est toute la plaine des Fleuves, la double vallée de l'Euphrate et du Tigre, depuis les pentes du Taurus jusqu'aux boues du delta, que le Sultan livre ou promet à l'exploitation allemande; et les embranchements prévus amorcent deux routes syriennes vers les Échelles de la Méditerranée et vers les vallées du Liban (embranchement d'Alep), trois routes arméniennes vers la Cappadoce, le fond de la mer Noire et la Transcaucasie (embranchements de Marach, d'Ourfa et de Mardin), deux routes persanes vers Tauris et Téhéran (embranchements d'Erbil et de Khanikine), et la route du Golfe vers les Indes (embranchement de Zobeïr).

Sans discuter la façon dont les Allemands ont acquis leurs titres, sans même nier le droit théorique du Sultan à disposer du commerce et des revenus de son empire au bénéfice exclusif d'un privilégié, faut-il s'étonner de l'émoi produit dans l'Europe entière par de telles concessions? et les puissances peuvent-elles être soupçonnées d'intentions hostiles, quand elles veulent rappeler Berlin à la modération des désirs?

Les Allemands ont besoin de débouchés pour leurs rails, fers, machines et manufactures; mais leurs concurrents de toute l'Europe ont les mêmes besoins. Les Allemands veulent exploiter et développer l'Asie ottomane; mais d'autres, qui ont la même ambition, y ont consacré, depuis des siècles, une bonne part de leurs efforts diplomatiques, financiers et militaires.

Digitized by Google

En regard des titres que Berlin vient d'acquérir sur le papier, il est, sur le terrain, des droits qu'un long usage, sanctionné par des traités avec la Porte, reconnu par les autres puissances, ratifié par les populations, invoqué souvent par le Turc lui-même pour le profit ou le salut de son empire, a donnés à la France, à l'Angleterre et même à la Russie. Quand Berlin pêche la concession de son « Bagdad allemand » dans le sang des Arméniens, des Macédoniens et des Crétois, la France et l'Angleterre surtout peuvent bien revendiquer le « Liban français » ou le « Golfe anglais ».

Le Liban, protégé depuis des siècles par nos consuls, a été pacifié par nos soldats, civilisé par nos missions, exploité et développé par nos rails. Le Golfe, depuis trois cents ans, n'a connu la paix que sous la surveillance des flottes britanniques : aujourd'hui encore, les pirates en seraient les maîtres, si le gendarme anglais n'y assurait la liberté de la navigation et du commerce à toutes les nations civilisées. L'œuvre anglo-russe en Perse fut plus égoïste : elle n'en reste pas moins considérable; elle n'en a pas moins coûté des travaux et des capitaux dont Pétersbourg et Londres peuvent exiger le salaire.

Et ce n'est pas seulement une question de bénéfices : la Perse, aux mains d'une puissance étrangère, est un danger permanent sur les frontières asiatiques des Russes et des Anglais; la conquête persane a souvent débordé vers l'est jusqu'à l'Indus et jusqu'au Gange, vers le nord jusqu'à Bokkara et jusqu'à

Digitized by Google

Tachkend; Cyrus, Darius et Alexandre, les Parthes et le Sassanides, durant l'antiquité, les Arabes aux premiers siècles de l'hégire, Nadir-chah et Ahmed-Abdallah, au XVIIIe siècle, sont tombés de la forteresse iranienne sur les plaines des Turcomans et des Hindous. Les rivalités anglo-russes nous ont habitués à ne voir dans la Perse qu'un bastion qui surgit entre les flots de l'océan Indien et les sables du Turkestan ou les flots de la Caspienne et qu'assiègent les convoitises du nord et du midi. La Perse est bien plutôt une large chaussée entre l'Asie levantine et l'Extrême-Orient. Sur ce remblai isthmique, d'est en ouest et réciproquement, les courants des émigrations, les caravanes du commerce et les cyclones des armées ont toujours circulé.

Que ce *Koniah-Bagdad* une fois terminé soit « allemand » : c'est peut-être ce que verront nos neveux ou petits-neveux. Pour le moment, Berlin n'a encore que des titres, — sujets à chicane, — tandis que le Liban est d'ores et déjà « français », le Golfe « anglais » et la Perse « anglo-russe ». Quand les Allemands, sur le terrain qu'ils viennent d'acquérir, dressent le plan de leur propriété future, ils doivent admettre à tout le moins qu'ils ne sauraient prendre leurs sorties et leurs jours au seul gré de leurs caprices. Dans toute propriété, il faut compter avec les mitoyens : le *Koniah-Bagdad* même « allemand » et « rien qu'allemand » sera toujours mitoyen de la Syrie, de la Perse et du Golfe.

Mais si quelques Allemands contestent ce droit du

Digitized by Google

voisin français, anglais ou russe à n'être pas lésé, il est, par contre, beaucoup d'Anglais qui refusent à l'Allemagne le privilège que lui a concédé le Turc. Parce que les Allemands sont les derniers venus en cette Asie antérieure et parce qu'à cette table où la finance internationale dévore l'empire ottoman, leurs appétits un peu goinfres menacent la part des vieux habitués, la presse et la diplomatie anglaises sont trop disposées à laisser entendre que les projets de Berlin ne méritent pas la même considération que les usances de Paris, de Pétersbourg et de Londres. Assurément, quand la morale et la justice présideront aux relations des peuples, les titres acquis par Guillaume II aux bienfaits du Sultan devront être caducs : on ne saurait gagner un salaire légitime à flatter les phobies d'un maniaque-persécuté ni à servir les exploits d'un meurtrier. Mais, à cette aune, quels droits internationaux ne seraient un peu sujets à conteste?

Dans le Liban, peut-être, nous pourrions, nous autres Français, revendiquer toute notre œuvre, — en voilant seulement les procédés de notre diplomatie durant ces années dernières, où la faiblesse de nos politiciens livra notre ambassade aux fantaisies de M. Constans. Dans le Golfe pareillement, les Anglais pourraient dire qu'ils furent presque toujours les serviteurs de la paix et de la vertu, — en oubliant qu'ils firent alliance jadis avec la barbarie indigène pour ruiner la civilisatrice Ormuz des Portugais, et qu'à trois ou quatre reprises ils abusèrent

Digitized by Google

de leur force contre la sénilité de la malheureuse Perse. Dans cette Perse même, l'œuvre anglo-russe fut-elle si différente de l'œuvre allemande en Turquie? Le Kaiser a maintenu la Macédoine sous le couteau hamidien : qu'a fait le Tsar pour la Grande et la Petite Arménie? Européens, mes frères, gardons-nous du pharisaïsme : quand l'histoire établira le bilan de chacun de nous dans cette agonie ottomane, qui fera la honte de notre génération, on verra que l'Allemand fut plus cynique, les autres, plus lâches, mais que tous se prêtèrent à ces étranglements de peuples levantins.

Laissons donc l'irrémédiable passé et regardons vers l'avenir : les projets allemands sont-ils conformes aux seuls intérêts de l'Allemagne, contraires aux intérêts de toutes les autres puissances, au bonheur des peuples ottomans, aux progrès de l'humanité, à l'avenir de la civilisation? Vont-ils forcément, pour servir la politique khalifale d'Abd-ul-Hamid, à l'encontre des efforts européens au Liban, dans le Golfe et en Perse? ou pourraient-ils s'adapter à cette œuvre européenne?

Il semble qu'un accord, intervenu déjà entre Berlin et Pétersbourg, donne toute sécurité au présent et à l'avenir des Russes en Asie ottomane, toute liberté au *Drang* des Allemands vers les Fleuves : pareils accords sont-ils impossibles entre Berlin, Paris et Londres? Étape par étape, suivons le tracé du *Koniah-Bagdad* et voyons en quels points il menace de couper ou d'amoindrir quelque propriété voisine.

Digitized by Google

*
* *

De Koniah, la première section de la ligne devait poursuivre le contour du désert anatolien, laisser à gauche les steppes et lacs salés, à droite les premières pentes du Taurus et, par le pays de Karaman, atteindre Boulgourlou.

Pour la construction de toute la ligne et de ses embranchements, la Porte exigeait le délai maximum de huit années « à partir de la remise du firman et de l'échange de la présente convention » : la convention ayant été échangée en mars 1903 et le firman accordé en juillet, il faudrait, semble-t-il, que le Bagdad allemand fût terminé en juillet 1911. Mais on prévoyait des cas de force majeure, « une guerre entre puissances européennes ou un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre ou de la France » (art. IV). Et la convention obligeait la Porte à des emprunts de rachat, des versements de garantie et autres opérations financières qu'elle n'était point en état d'effectuer.

Pour la première section, seulement, les Allemands acceptèrent de réduire le délai à deux années, et la Porte assura aussitôt la garantie kilométrique. Cette première section, Koniah-Boulgourlou, fut construite dans le délai : tout entière en plaine, elle n'offrait aucune difficulté; elle longeait le bord du lac asséché que le *Kitab Menassik* comparait plus haut à un fond de mer; elle n'exigeait que petites tranchées et courts remblais à flanc de coteaux. Mais, après Boulgourlou,

Digitized by Google

la seconde section devait franchir le Taurus et glisser vers la plaine cilicienne.

A travers ce Taurus, les « Portes Ciliciennes » ont toujours été l'une des grandes routes de l'Asie et l'une des plus célèbres dans l'histoire de la guerre et du brigandage : route des Dix Mille et d'Alexandre, route des Romains et des Croisés, route des Seldjoucides et de Soliman, route des Égyptiens de Sésostris et de Mehemet-Ali, route du *hadj*. Ce couloir de vingt ou trente kilomètres n'a par endroits que dix mètres de large, au fond de torrents que surplombent deux cents mètres de roches. Les Allemands pensèrent d'abord élargir le passage que les Romains s'étaient frayé et accrocher aux murailles de ces gorges un long ruban de tranchées, de ponts et de courts tunnels. Mais outre que les dépenses de construction semblaient énormes, les frais et risques d'entretien presque incalculables, on avait encore à résoudre le problème de la descente : Boulgourlou sur le plateau est à la cote 1150, et le sommet du col à 1450, tandis qu'Adana sous le pied des monts est presque au niveau de la mer : le pays d'Adana, l'ancienne Cilicie, est la première des plaines de cette Asie que les Anciens nommaient *transtaurique*.

Avec une vision un peu simplifiée, mais assez juste de l'ensemble, les Anciens avaient l'habitude de

1. Voir là-dessus W. Ramsay, *Cilicia, Tarsus and the great Taurus Pass, Geographical Journal*, 1903, II, p. 557.

Digitized by Google

dessiner en travers de l'Asie une longue chaîne de montagnes qu'ils étiraient, ardue et continue, depuis les promontoires cariens ou lyciens en face de Rhodes, jusqu'aux bouches de l'Indus et, même au delà, jusqu'aux bouches du Gange. Cette chaîne n'existe pas. Mais des bouches du Gange aux promontoires de Rhodes, les caravanes maritimes et terrestres gardent toujours sur leur droite le haut revers des plateaux tibétain, iranien, arménien, anatolien, dont elles longent le pied et dont les plaines de la mer ou de la terre — plaine du Gange, golfe Persique, plaine de Mésopotamie, mer de Chypre — viennent lécher les dernières pentes. Dès les débuts de l'histoire écrite, les caravanes se relayaient entre les ports et les bazars de cette voie mondiale, et les Sémites donnaient le nom générique de *taur* (mont, roche) à cette suite de hautes terres : les Hellènes en firent la *Chaîne du Taureau*, *Tauros*; les Sémites du haut Tigre parlent encore aujourd'hui du *Tor* ou *Tour Abdin*, la *Montagne des Moines*.

Au nord de ce Taurus, « en deçà du Taurus » pour eux, les Hellènes connaissaient et exploitaient une Asie toute proche, familière, reliée à leur Hellade par les mille sentiers de l'Archipel, par la similitude du climat, des langues et de la vie, une terre de vallées, de défilés et de montagnes, de golfes et de promontoires, l'Asie grecque. Au sud du Taurus, « au delà du Taurus », ils entendaient parler d'un continent merveilleux, de plaines et de multitudes infinies, de richesses inouïes, de fleuves débordants, de

Digitized by Google

mers sans rivages, d'empires gigantesques : l'Asie barbare...

Il faut revenir à cette conception des Hellènes, chaque fois que l'on veut comprendre les problèmes politiques et économiques de l'Asie antérieure. C'est l'œuvre artificielle des guerres qui a supprimé parfois la frontière naturelle du Taurus. De l'Archipel des Grecs au Golfe des Persans et des Arabes, la force turque impose aujourd'hui la souveraineté de Stamboul aux deux Asies cistaurique et transtaurique; mais, de 1830 à 1840, les armées de Méhemet-Ali plantèrent encore au faîte du Taurus les bornes de l'empire albano-égyptien. Aujourd'hui même, sous la loi de la Porte, la différence subsiste dans les races, les langues, les productions, les pays. Au nord du Taurus, l'Asie ottomane est peuplée d'Indo-Européens purs ou métissés (Hellènes, Arméniens, Kurdes, etc.) et de Jaunes (Turcs, Turcomans et Yourouks); au sud, de Sémites (Syriens, Arabes, Chaldéens, etc.) et de Nègres. Au nord du Taurus, c'est l'Asie tempérée des plateaux et des vergers; au sud, l'Asie semi-tropicale des deltas et des palmes.

La Cilicie Plane [1], comme disaient les Anciens, le Piémont de Tarse et d'Adana est le premier de ces deltas qui mangent peu à peu le fond des golfes et augmentent aux dépens des mers les terres de l'Asie

1. Voir l'excellente monographie *Cilicia*, publiée, avec une bibliographie qui me dispense de toute autre citation, par F. X. Schaffer dans les *Petermann's Mitteilungen* (1903) : Ergänzungsheft, n° 141.

Digitized by Google

tropicale. Comparé aux mangeries du Mékong ou du Gange, de l'Indus ou du Chatt-el-Arab, le marécage cilicien est tout petit. Trois ou quatre rivières le construisent lentement; le Seïhoun et le Djihoun (Saros et Pyramos des Grecs) sont les plus importantes. Malgré les milliards de mètres cubes qu'elles ont descendus des monts, le temps est encore loin que l'oracle antique annonçait : « le Pyramos un jour atteindra Chypre ». Pourtant l'œuvre est considérable déjà. Jadis — il y a quelque dix mille ans — la mer de Chypre poussait deux golfes allongés entre le pied du Taurus et les plissements parallèles du Djebel-en-Nour et de l'Alma-Dagh (Amanus des Grecs). L'un de ces golfes, protégé des boues par le cirque de l'Amanus et du Djebel-en-Nour, frange toujours le bas des monts : c'est notre golfe Alexandrette. Mais l'autre golfe, entre le Djebel-en-Nour et le Taurus, n'est plus qu'un marais fleuri, où le Seïhoun et le Djihoun mêlent leurs vases et, de conserve, tendent vers Chypre.

La seconde section du *Koniah-Bagdad* comportait la traversée du Taurus, puis la descente au bord de ce marécage marin. On étudia tous les passages et les plus lointains détours : il fallut se résigner à un long tunnel en hélice, dont les dix ou douze kilomètres permettraient une glissade continue, avec une pente abordable aux trains rapides; sur leur futur Transasiatique, en effet, les Allemands ont promis à la Porte de lancer des rapides à 75 kilomètres à l'heure.

Digitized by Google

Dix ou douze kilomètres de tunnel en hélice sont en pleine Europe d'une entreprise coûteuse et risquée, même au voisinage de districts industriels, qui fournissent main-d'œuvre, matériel, machines et toutes ressources, même à portée de charbonnages, de glaciers ou de réservoirs naturels, qui assurent le concours de leur houille blanche ou noire. Au fond de l'Asie Mineure, au bout de sept ou huit cents kilomètres de rails qui, seuls, pouvaient unir le chantier d'attaque, Boulgourlou, aux ports de ravitaillement, Haïdar-pacha sur le Bosphore ou Smyrne sur l'Archipel, on ne pouvait songer à une telle aventure.

Mais sur le revers du Taurus, la mer de Chypre et son port de Mersina sont proches : de Mersina au Taurus, quatre-vingts ou quatre-vingt-dix kilomètres de plaine conduiraient à pied d'œuvre. Prise de ce bout, la percée du tunnel devenait possible et même beaucoup plus facile et plus économique que les grands travaux similaires des Alpes suisses et autrichiennes : grâce aux wharfs de Mersina, fer, charbon, main-d'œuvre et machines débarqueraient tout près des chantiers. Il n'y avait qu'un obstacle : une compagnie anglo-française exploitait une courte ligne ferrée entre le rivage et le pied des monts, de Mersina à Adana (67 kilomètres).

Concédée en 1883 à des sujets ottomans, reprise aussitôt par une société anglo-française, qui l'ouvrit en 1886, cette ligne *Mersina-Adana* n'avait durant quatre années connu que déficits et coupons impayés. Puis quatre ou cinq années de prospérité (1891-1896)

Digitized by Google

avaient été suivies d'une période encore fructueuse; mais l'avenir devenait plus aléatoire à mesure que les rails anatoliens, approchant du Taurus, détournaient vers le Bosphore et l'Archipel le trafic de l'Anatolie orientale, dont les convois descendaient jadis à la côte cilicienne. Au début, ce *Mersina-Adana* avait espéré gravir la pente du Taurus, atteindre le plateau anatolien, — projet coûteux et peu rémunérateur, — ou, mieux, remonter lentement le cours du Djihoun (Pyramos), qui serpente entre les revers du plateau et, par de multiples défilés, conduit soit au seuil d'Arabkir dans l'hinterland du nord, soit aux vaux et mamelons du moyen Euphrate, dans l'hinterland de l'est. Unissant à la côte les bazars de la Petite et de la Grande Arménie; montant vers Albistan, Divrigh et Erzingian; poussant un jour — qui sait? — jusqu'à Trébizonde; ou bien se détournant vers l'Euphrate et peut-être — qui sait encore? — poussant jusqu'à Bassorah : ces prolongements eussent donné au *Mersina-Adana* le transit entre la mer de Chypre et la mer Noire ou les Fleuves....

Mais du jour où les Allemands perçaient le Taurus, descendaient vers Adana, puis enfilaient vers l'Euphrate la vallée inférieure du Djihoun, le court tronçon du *Mersina-Adana* était coupé de tout avenir; il ne pouvait plus avoir de rôle que dans l'orbite de leur *Koniah-Bagdad*. Les Allemands avaient besoin de cette ligne côtière pour l'attaque de leur tunnel; tous les intérêts du *Mersina-Adana* allaient aussi vers une entente : en juillet 1906, achetant la

Digitized by Google

majorité des actions, la finance allemande devenait maîtresse de cette ligne. Si l'on rêve d'un monopole anglo-français en ces abords de Chypre et de la Syrie, on doit regretter que cette opération ait pu se produire. Elle était pourtant inévitable : la petite compagnie côtière eût-elle refusé toute transaction, les Allemands eussent sans peine obtenu de la Porte un court embranchement vers le golfe d'Alexandrette, et un embarcadère en quelque point de ce golfe, abrité, rocheux, « net », comme disent les marins, bien plus favorable à la navigation que les plages ouvertes, boueuses et incertaines de Mersina.

Les trois petits fleuves du marais cilicien ont jadis porté les flottes jusqu'aux trois villes qui se disputèrent la domination économique de cette plaine et des montagnes environnantes : sur le Cydnus, les galères remontaient jusqu'à Tarse; Adana, sur le Seïhoun, et Missis, sur le Djihoun, furent aussi des escales du commerce maritime. Un facile travail de nettoyage à la barre des rivières, quelques dragages dans leurs boues et quelques enrochements sur leurs parcours ramèneraient vers ces marchés, sinon les grands paquebots, du moins le va-et-vient des caboteurs qui s'en iraient charger ou vider leurs frets aux ports plus profonds et mieux outillés de Beyrouth, Alexandrie et Smyrne. Les *Instructions nautiques* nous disent :

L'embouchure de la rivière Djihoun est facilement reconnaissable aux roseaux élevés de ses rives et au ressac qui brise ordinairement sur la barre de son embou-

Digitized by Google

chure. La profondeur varie sur cette barre, que les embarcations ne peuvent franchir quelquefois, mais en dedans de laquelle on trouve de 3 m. 5 à 5 mètres d'eau. La rivière est navigable jusqu'à Missis, à trente-trois kilomètres de son embouchure.

Missis est juste sur le tracé du *Koniah-Bagdad*. Rectifier et creuser le Djihoun dans les trente-trois kilomètres qui séparent Missis de la côte; rouvrir tout près de l'embouchure, dans la rade de Youmourtalik, l'admirable port d'Aegae, qui, sous le nom d'Ajas ou Layasso, eut une telle fortune aux XIIIe et XIVe siècles [1] et dont les jetées gréco-romaines enferment encore un bassin de sable, avec deux ou trois mètres d'eau; lancer une voie de fortune de Missis vers Adana et vers le pied du Taurus : toutes entreprises faciles, qui permettraient aux Allemands d'attaquer leur tunnel sans s'occuper de Mersina. Pareil dragage du Seïhoun pouvait rejoindre Adana à la mer libre : la besogne risquait ici d'être plus coûteuse, mais elle serait amplement payée par les terres qui seraient conquises sur les lagunes et sur les oiseaux marins. Les *Instructions nautiques* nous disent :

A partir de la rivière Seïhoun, une plage s'étend en droite ligne sur une longueur de 24 milles au Sud-Est, jusqu'au *Kara-Tasch-Bournou* (cap de la Pierre Noire). La

1. Cf. Aboul-Féda, trad. Guyard, III, p. 27 : « Depuis que les Musulmans ont repris aux Francs les villes du littoral syrien, comme Tripoli et Acre, les Francs n'abordent plus que rarement dans les ports de Syrie et ils se sont rejetés sur Ajas qui appartient aux chrétiens. Cette ville est devenue aussi un port célèbre et un important rendez-vous pour les négociants de terre et de mer. »

Digitized by Google

plaine que borde cette plage est, sur un espace de plusieurs milles, un vrai désert; inondée en plusieurs endroits, elle ne présente dans les autres que des collines de sables surmontées de quelques broussailles éparses. Un lac salé, d'une longueur de 12 milles environ, communique avec la mer sur le côté ouest du Kara-Tasch-Bournou. Des sables arides l'entourent de toutes parts et, sur ses rives, on trouve des cygnes, des pélicans, des cigognes qui, avec les tortues et les poissons, semblent en avoir la possession tranquille.

Dans l'intérieur, jusqu'aux pentes asséchées des monts, plusieurs centaines de milliers d'hectares sont ainsi abandonnés aux plantes d'eau et aux tribus d'animaux aquatiques.

Tant que les puissances européennes, tournant le dos à la Méditerranée, ont couru le monde atlantique ou pacifique, elles n'ont pas daigné voir que sous la latitude de la Virginie, cette Pédias (plaine) de Cilicie, abritée du nord par l'écran du Taurus, abreuvée et facilement recouverte par les eaux bouillonnantes des sources et des fleuves, leur réservait la plus belle des rizières et des cotonnières. Ce delta cilicien a la même valeur, sinon la même étendue, que la Basse-Égypte; pour toutes les cultures semi-tropicales, c'est comme un paradis, tandis qu'étagés sur les pentes du Taurus, depuis les orangers de la base jusqu'aux sapins et aux pâturages du faîte, tous les arbres et toutes les récoltes de nos climats tempérés peuvent faire à cette plantation côtière la plus belle et la plus riche des toiles de fond.

De nos jours seulement, l'Europe retrouvant les

Digitized by Google

éternelles, les inépuisables ressources des pays méditerranéens, et la cotonnière américaine cessant de fournir à toutes les demandes de nos usines, nos agronomes découvrent la Cilicie. Le consul anglais à Adana écrivait en 1901 [1] :

L'irrigation de cette plaine sur 100 milles de long et 50 milles de large [2] est facile : trois belles rivières la traversent, qui en outre feraient tourner des moulins et dont l'une, au moins, le Saros, qui passe à Adana, pourrait être rendue navigable entre cette ville et la mer. Ce plan, mis à exécution, décuplerait le rendement des moissons, que trop souvent la sécheresse appauvrit ou consume. L'asséchement des terrains marécageux et la culture des terrains abandonnés donneraient de beaux profits. Le gouvernement turc faciliterait les concessions pour de telles entreprises, à cause de l'énorme bénéfice qu'en retireraient ses propres finances. Je prépare là-dessus un rapport très détaillé.

Le même consul promettait d'autres rapports détaillés sur les forêts d'oliviers sauvages, qui bordent tout le pied des monts et dont il suffirait de greffer les plants avec des rejets de Crète ou de Chypre; sur les plantations de mûriers et sur l'industrie séricicole dont les premiers résultats étaient déjà pleins de promesses; sur d'autres richesses encore. Il aurait voulu tourner l'attention de ses compatriotes vers la culture et la fabrication sucrières, canne et betterave, également faciles en ces terrains; sur la commodité que donneraient les moulins à eau pour égrainer,

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 2785.
2. Huit ou neuf cent mille hectares.

Digitized by Google

nettoyer, au besoin filer sur place les cotons qui ne demandent qu'à pousser.

Mais en 1901 les Anglais et le *Foreign Office* n'avaient d'yeux que pour l'Afrique : ces rapports détaillés ne furent pas publiés. Le consul devait, en 1905, dans le *Geographical Journal*, communiquer au public ses expériences de sept années [1], — trop tard. En avril 1905, son successeur écrivait :

On met sur pied un plan complet pour l'irrigation de la plaine d'Adana et il a toute chance, semble-t-il, d'être réalisé. L'œuvre ne présente aucune difficulté, vu la présence des trois fleuves, sans compter les multiples ruisseaux et courants qui tombent des montagnes. On croit qu'une *Banque agricole* allemande va se fonder. Depuis quelques années, les Allemands semblent avoir fait de grands efforts pour étendre leur commerce en cette région et plusieurs commissionnaires allemands ont ouvert des bureaux à Mersina.

La même année, le consul de France écrivait [2] :

Quoiqu'il soit impossible de faire le partage exact des importations par pays, on peut cependant assurer que 50 p. 100 des marchandises introduites à Mersina sont allemandes. Les efforts persévérants que font les Allemands pour accaparer tout le commerce d'importation en Turquie, ainsi qu'ils sont parvenus à le faire en Égypte, sont inouïs. Les négociants du pays ne doutent pas que bientôt ils achèteront tout à l'Allemagne, excepté ce que son sol ne produit pas et qu'elle ne peut pas créer.

Les Allemands sont manufacturiers et industriels, en

1. P.-H. Massy, *Exploration in Asiatic Turkey* (1896-1903), *Geographical Journal*, XXVI, p. 272.
2. *Rapports commerciaux*, n° 466.

Digitized by Google

même temps qu'ils connaissent à fond le métier de commerçants. Non seulement ils font tout leur possible pour exécuter avec soin les commandes, mais, en traitant les affaires, ils s'arrangent de façon à contenter le client en portant un réel intérêt à son commerce; entre autres avantages, ils présentent celui de livrer promptement et directement, sans transbordement. A l'encontre des fabricants français, anglais, belges et autres, qui croient qu'une fois la marchandise sortie de leurs fabriques, leur devoir est accompli, les Allemands disent à leur acheteur : « Vous recevrez votre commande à telle date, par tel bateau (*Deutsche Levante Linie* par Hambourg, ou *Lloyd* autrichien par Trieste) et sans transbordement ».

Contre ces « efforts inouïs » des Allemands, que pouvait la compagnie *Mersina-Adana*? Notre consul en 1905 concluait :

En somme, les fabricants, les industriels allemands, les établissements financiers, les compagnies de navigation et de transport, sont organisés comme une formidable armée conquérante; on dirait que toutes ces diverses branches sont administrées par un seul homme, tant leur organisation est uniforme. A Mersina, il y a dix ou douze ans à peine, les seuls produits français étaient connus; en 1903 nos importations n'atteignaient que le 7e rang, et en 1904 elles descendaient au 8e, avec le modeste total d'un demi-million de francs.

En juillet 1906, quand la compagnie franco-britannique *Mersina-Adana* eut à traiter avec les Allemands, fut-elle du moins soutenue par la diplomatie de Paris et de Londres? ou sûmes-nous dire à Berlin que nous faisions volontiers la part aux commodités d'autrui?... En juillet 1906, nous rentrions d'Algésiras.

Digitized by Google

Après la chute de M. Delcassé et les cascades du ministère Rouvier, notre Quai d'Orsay avait retrouvé le calme des eaux dormantes.

*
* *

Grâce au port de Mersina, où la *Deutsche Levante Linie* débarquera les chargements de Hambourg, et grâce aux rails du *Mersina-Adana*, qui assureront aux chantiers des monts un rapide et peu coûteux ravitaillement, les Allemands semblent donc en état de percer le Taurus et de construire leur seconde section Boulgourlou-Adana-Missis : ils en ont terminé les études; il ne leur manque plus que les machines et les capitaux.

Mais dix ou douze kilomètres de tunnel en hélice; cent ou cent cinquante kilomètres de montées et de descentes pour accéder à ce tunnel, avec les tranchées, remblais, ponceaux, travaux d'approche et de raccordement; enfin quelque cinquante ou soixante kilomètres de pilotis, de remblais et de ponts pour sortir des marécages du Seïhoun et du Djihoun : entre Boulgourlou et Missis, cette seconde section n'ira pas sans coûter de nombreuses vingtaines de millions, dont les banques allemandes n'ont pas le premier sou.

Une fois engagé dans la construction et grevé des frais d'exploitation qui seront lourds, — on ne monte pas, sans dépenses de charbon, de la cote 20 ou 30 (Adana) à la cote 1100 (Boulgourlou) — ce capital

Digitized by Google

restera des années sans produire. Ce n'est pas la garantie kilométrique de 15 500 francs — trois millions pour ces deux cents kilomètres — qui couvrira les intérêts. Le trafic, loin de donner un nouveau bénéfice à la compagnie, sera une source de pertes durant les premières années : ce qui descendra du plateau vers Mersina sera enlevé à la descente bien plus longue vers Haïdar-pacha et Smyrne. Le chameau d'ailleurs continuera ici, comme dans le Liban, de faire à la locomotive une concurrence triomphante. Une seule chance favorable est à escompter : ce Taurus est un pays minier, avec des gisements très variés et très riches.

Déjà, dans la région de Mersina, on exploite le chrome et le cuivre : 600 tonnes de chrome ont été exportées en 1904 et 1905. Jusqu'au haut de la chaîne, les Arabes avaient leurs *madens* (mines) : à Bireketli-maden et Bulgar-maden, le gouvernement turc exploitait, récemment encore, de la galène argentifère; le district de Zeïtoun, où vont se fournir les forgerons du pays d'Alep et du moyen Euphrate, a en abondance ces minerais de fer que les Allemands recherchent sur tout le pourtour de la Méditerranée et que notre Algérie-Tunisie aurait dû leur fournir, si le district de l'Ouenza avait été mis en exploitation.

A descendre les blés du plateau, les bois, les pierres et les minerais de la chaîne, à remonter le charbon et les fers ouvrés, la ligne couvrira une partie de ses frais; mais les bénéfices ne pourront venir que d'un autre côté, — de la renaissance arménienne.

Digitized by Google

Tombée du Taurus, la ligne longera les terres basses, d'Adana vers Missis, puis remontera le Djihoun et ses affluents de gauche pour contourner le golfe d'Alexandrette. Ces basses terres de la Petite Arménie sont aujourd'hui déshabitées, livrées aux nomades. En quelques années, en quelques mois peut-être, la locomotive rétablira sur la côte la vie sédentaire et, dans la vallée du Djihoun, le courant de peuples et de marchandises qui, depuis la première antiquité jusqu'à nous, avec des intermittences et des reprises, a toujours existé. Entre le revers du Taurus et les monts de l'Euphrate, cette vallée du Djihoun est une glissière rapide qui fait couler à la mer de Chypre les montagnards de la Cappadoce, de l'Arménie et même du Caucase. Hittites durant l'antiquité pharaonique, Arméniens durant l'antiquité gréco-romaine, Arméniens encore et Seldjoucides durant le moyen âge, Arméniens toujours et Kurdes et Turcomans et Tcherkesses de nos jours : tous les royaumes et peuples d'en haut ont, par ce couloir, atteint et submergé la plaine d'en bas.

Sur le fond des indigènes ciliciens (100 000 environ), que dix siècles de civilisation gréco-romaine avaient éduqués et hellénisés, que dix siècles ensuite de conquêtes arabes et turques forcèrent à l'islam et que les métissages du commerce, du *hadj* et de l'esclavage ont façonnés en Syro-Arabes, puis teintés de fellah égyptien et de nègre, se sont superposés quelques milliers de *mohadjirs* (exilés) bulgares et crétois, une quarantaine de mille Turcomans et

Digitized by Google

Kurdes, quinze mille Tcherkesses, et une centaine de mille Arméniens. Cette plaine fut la proie de l'Arménien Tigrane et le royaume arménien des Roupens et des Lusignans; pour les géographes arabes, le golfe d'Alexandrette était le *Golfe d'Arménie*; Tarse, Missis et Adana sont encore des bazars arméniens. Dans le couloir du Djihoun, chaque piton est couronné d'une forteresse, d'une église ou d'une ruine arméniennes : Sis, longtemps imprenable, — notre latin d'Église compare la Vierge à ce rempart des chrétiens, *Sis christianorum*, — Sis, dernier refuge des *takavors* (rois) de la Petite Arménie et siège encore d'un patriarche arménien; Pardzerbet, trésor des princes; Anazarbe, palais désert; Zeitoun, Montenegro ou Magne arménien qui, jusqu'à nous, conserva son autonomie, et dont un ambassadeur de France écrivait en 1865 que l'Europe avait toujours connu les Zeitouniotes indépendants; Zeitoun, terre des « quatre barons[1] », qui dans la dernière crise sauvèrent le renom de la bravoure arménienne et que les Turcs après deux mois de siège ne purent soumettre que sous la médiation des consuls européens et la garantie des anciens privilèges...

Si les Anglais, qui, d'avance, avaient touché le salaire de Chypre, avaient fait en 1896 pour cette Petite Arménie le quart de ce que nous fîmes au Liban trente ans plus tôt, leurs affaires dans ce fond

1. Les quatre familles zeitouniotes des Sourenian, Yaghoubian, Yenedounia et Chorvoian se partagent encore le contrôle de l'administration locale sous la souveraineté turque.

Digitized by Google

de la Méditerranée seraient en meilleure passe... Aujourd'hui, à nos amis de Londres, toujours séduits par le profit sonnant et la question du jour, nous devons dire et répéter que le gain immédiat est parfois le plus incertain et qu'il faut tendre au royaume de Dieu — au service de l'humanité — pour rencontrer les durables et véritables bénéfices.

Par le rail allemand demain, plus lentement, mais plus sûrement qu'hier par la force ou par la diplomatie anglaises, cette Petite Arménie revivifiée et enrichie redeviendra un marché florissant : quelques millions de clients afflueront en ces bazars de la côte; ils pourront d'abord se laisser prendre à la camelote germanique, mais ils reviendront aux fournisseurs de France et d'Angleterre dès que, la civilisation les reprenant, ils auront de quoi payer nos bonnes manufactures. A ce réveil de la Petite Arménie, les amis du peuple arménien, la France et l'Angleterre, doivent applaudir, et ce sont eux et non les bourreaux de ce peuple, — l'homme de Stamboul et le complice de Berlin, — qui ont tout à y gagner. L'Angleterre surtout, maîtresse de Chypre, devrait tirer bon parti de ce marché.

Chypre et la côte cilicienne, qui se regardent à quatre-vingts ou cent kilomètres de distance, sont liées par les chemins du détroit : toujours le maître de Chypre disposa des embarcadères d'en face; les colonies des Phéniciens, puis des Hellènes, se correspondirent longtemps d'une rive à l'autre; les Lusignans, rois de Chypre, devinrent aussi les rois de la

Digitized by Google

Petite Arménie. Londres, qui, si longtemps, revendiqua la mission d'améliorer le sort des peuples « chrétiens et autres » en Asie Mineure, ne saurait aujourd'hui entraver cette délivrance économique des Arméniens que, tôt ou tard, sous une forme ou sous une autre, — autonomie, tutelle internationale ou simple contrôle des puissances, — la libération politique suivra.

Chez les mangeurs de roastbeefs et de côtelettes, en Chypre et en Égypte, le bouvier et le berger arméniens trouvent déjà leurs habituels acheteurs. Du jour où l'Angleterre aura le souci d'outiller enfin cette île de Chypre, dont voici trente ans qu'elle n'a rien fait, elle organisera en cet angle de la Syrie et de l'Anatolie un grand dépôt de manufactures, une sorte de bazar franc, où les indigènes des rivages voisins viendront faire leur choix et leurs commandes, d'où les paquebots des Anglais et les caïques de leurs sujets grecs feront les livraisons sur la côte en face. Mersina et Alexandrette sont déjà des ports grecs; plus de 50 000 Grecs sont répandus dans le vilayet d'Adana; de l'autre côté du Taurus, les districts de Nigdeh et de Kaisarieh ont une assez dense population grecque. Par l'hellénisme de Chypre, par l'entrepôt de Chypre, dont ils pourraient avoir le monopole, les commerçants anglais devraient conquérir tout ce coin de l'Asie ottomane, et c'est aux usines anglaises que devrait profiter cette section du « Bagdad allemand ».

Avec le mystère, qui convient aux choses straté-

Digitized by Google

giques, on parle des dangers qui assiégeraient les Anglais à Chypre ou les empêcheraient de dormir à Port-Saïd, si Turcs et Allemands transformaient en un Sébastopol, en un Port-Arthur, la rade cilicienne de Youmourtalik dont les flottes anglaises se sont accoutumées à user librement comme d'une carrière à exercices. Sans être stratège, on peut voir par les deux exemples de Sébastopol et de Port-Arthur ce que vaut contre les maîtres de la mer une place, même admirablement pourvue et défendue, mais perdue aux extrémités d'une presqu'île. Youmourtalik est presque une île, au bout de la péninsule du Djebel-en-Nour qui trempe à droite dans le golfe d'Alexandrette, à gauche dans les boues du Djihoun. Tant que les Anglais auront la maîtrise de la Méditerranée, ils pourront empêcher Turcs et Allemands de transformer Youmourtalik en un arsenal menaçant, ou bien, Turcs et Allemands ayant fait cette besogne, c'est la flotte anglaise qui enlèvera, puis utilisera ce nouveau Gibraltar... Si quelque jour les Anglais ne sont plus maîtres de la mer, ce n'est pas du canon de Youmourtalik que dépendra le salut de Chypre et de l'Égypte.

*
* *

Troisième section : du Djihoun à l'Euphrate, à travers l'isthme de la Haute-Syrie.

Percé le Taurus, franchi le marais cilicien, remonté le Djihoun et quelque affluent de sa rive gauche,

Digitized by Google

contourné par l'hinterland le golfe d'Alexandrette, les rails allemands iront butter au pied de l'Amanus des Anciens, de l'Alma-dagh des Turcs, de l'abrupte falaise qui fait le revers occidental du pays euphratéen. Là ils auront à forcer une autre « porte ».

En ce fond du golfe chypriote, les Anciens connaissaient les Portes Amaniennes et les Portes Syriennes qui, faciles à obstruer, défendaient les unes la Syrie de l'Oronte, les autres la Commagène de l'Euphrate. Alexandre, marchant à la conquête de l'Asie antérieure et ayant gagné l'Anatolie par sa victoire du Granique au bord de la Marmara, gagna la Mésopotamie et la Syrie par sa victoire d'Issus, juste au devant de ces « portes » de l'Amanus. Les Allemands savent qu'ils auront à remporter aussi leur victoire d'Issus [1], moins sur les obstacles naturels que sur les défiances de la diplomatie européenne.

Bien qu'ils aient à faire ici tunnels et travaux d'art, bien que le col soit à l'altitude de six cents mètres et que, derrière le faîte, un pays bosselé d'assez hauts massifs, creusé de vallons marécageux et, pour tout dire, assez mal connu, offre peut-être plus de difficultés au passage que la chaîne principale, cette trouée de l'Amanus n'est rien en comparaison de la percée taurique. Du Djihoun à l'Euphrate, en suivant la route des caravanes qui vont de Missis à Biredjik, par Yarpout et Aïntab, on compte deux cents kilomètres en ligne droite. La voie ferrée devra adopter

1. Cf. A. Janke, *Auf Alexanders des Grossen Pfaden*, Berlin, 1904.

Digitized by Google

un parcours beaucoup plus long et décrire une spirale qui, laissant Yarpout sur la droite, Aïntab sur la gauche, passera par Killis pour aboutir à Hiérapolis, en aval de Biredjik.

Jusqu'à nous, cet isthme syrien fut le confluent de toutes les races. Cinq ou six langues, turque, arabe, arménienne, grecque, kurde, tcherkesse — sans compter les langues de la religion, syriaque et chaldéen, et les langues du commerce, anglais et français surtout, — se partagent les peuples de ces cantons. Du sud, de l'est, du nord et du couchant, les armées ou les tribus jaunes, blanches, nègres, sémitiques, aryennes, métisses, des Fleuves, du Liban, de l'Iran, de l'Anatolie, du Caucase et même de l'Europe et de l'Égypte s'y donnèrent rendez-vous pour s'arracher l'empire ou le pillage de l'Asie antérieure. Les Égyptiens des Séti et des Ramsès (XVIe siècle avant Jésus-Christ), de Mehemet-Ali et de son fils Ibrahim (XIXe siècle après Jésus-Christ) y montèrent à travers les pays du Liban; les Chaldéens, Assyriens, Mèdes, Perses, Parthes, Arabes, etc., de Sargon (XLe siècle avant Jésus-Christ), de Tiglatphalasar (XIIIe siècle avant Jésus-Christ), de Cyrus et de Xerxès (VIe et Ve siècles avant notre ère), des Chosroès et d'Haroun-ar-Raschid (VIe-VIIIe siècles de notre ère) y montèrent aussi à travers les steppes de Mésopotamie; et le désert de Syrie amena toujours jusqu'au pays d'Alep les troupeaux et les razzias des Bédouins. Du nord-est, les Scythes, Mongols et Turcs de Sémiramis, de Timour-Leng, de Bibars et de Seldjouk alternèrent,

Digitized by Google

de siècle en siècle, avec les gens du nord-ouest, Grecs des Dix Mille et d'Alexandre, légionnaires de Rome, mercenaires de Byzance, Français de Godefroy de Bouillon, Italiens de Bohémond, Allemands de Barberousse, Turcs de Soliman. Il y a soixante-dix ans, les troupes soudanaises d'Ibrahim livraient encore bataille, sur le champ de Nézib, à l'armée turque où de Moltke faisait ses premières armes.

Dans l'intervalle des grandes guerres, les pasteurs des monts, Arméniens, Kurdes et Tcherkesses, disputaient et disputent encore aux nomades du bas la jouissance de ces pâturages d'hiver. Aussi les bourgs et les villes, fuyant le coupe-gorge des vallées et la trompeuse sécurité des plaines ouvertes, se sont retranchés au sommet de pitons ou de rocs isolés, Yarpout à 1 000 mètres d'altitude, Aïntab à 940 mètres, Marach et Killis à 700 mètres. Le rail, qui ne saurait relier ces villes, a dû chercher, au pied ou au loin, des passages plus longs et plus déserts. Sur les 250 ou 300 kilomètres de la spirale entre le Djihoun et l'Euphrate, la seule gare de Killis desservira une assez grosse agglomération (20 000 habitants). Mais les autres gares, Osmanieh, Hasanbeh, Tell-Habech, verront bientôt accourir les populations avoisinantes.

L'établissement de cette troisième section, puis son exploitation durant les premières années ne semblent promettre que lourdes dépenses et maigres recettes : pour la construction, en comptant 300 000 francs par kilomètre, on est au-dessous de la vérité; en ajoutant à l'intérêt de ce capital les frais de l'exercice, il est

Digitized by Google

certain qu'ici encore la garantie kilométrique de 15500 francs ne couvrira pas les débours. Mais quelques années de police et de commerce rendront leur valeur aux pâturages et aux forêts d'Yarpout, aux anciennes olivettes qui, retournées à l'état sauvage, couvrent des milliers d'hectares, aux terres à blé qui déjà font la prospérité de Killis et d'Aïntab. Bref, cette troisième section, comme la seconde, demanderait aux Allemands quelques vingtaines de millions qu'ils n'ont pas et qu'ils ne sauraient emprunter sur le seul gage de la garantie kilométrique. L'aide anglo-française résoudrait ce problème d'argent tout de suite, pour le profit, semble-t-il, de tous les contractants..., si l'on résolvait d'abord quelques problèmes politiques, dont les Allemands ne peuvent méconnaître l'importance. Leur ligne principale ne fait que réunir la Cilicie du Djihoun à la Mésopotamie de l'Euphrate; mais les embranchements, concédés ou prévus, mettraient sous leur contrôle toutes les routes qui, du Liban et de l'Arménie, de la mer de Chypre et du golfe Persique, de l'Iran et de l'Europe, du Caucase et de l'Égypte, confluent en ce champ de bataille où les rivalités des commerçants prennent aujourd'hui la suite des anciens chocs d'armées.

Dès maintenant le firman concède l'embranchement de Tell-Habech vers Alep, et la convention prévoit trois autres embranchements vers Aïntab, Marach et Biredjik.

Digitized by Google

Aïntab est une ville de quarante ou cinquante mille âmes, au centre d'un pays agricole, bien arrosé et bien peuplé : des milliers d'hectares pourraient être ajoutés au grand champ de céréales que les émigrés tcherkesses ont défriché depuis trente ans, et des milliers de têtes au troupeau de gros et petit bétail, qui, depuis ces dernières années surtout, alimente les Anglais de Chypre et d'Égypte; les raisins, les figues et les pistaches, les cuirs et les peaux d'Aïntab sont célèbres dans tout le Levant.

Biredjik est aussi le centre d'un pays planté, dont les huiles, les raisins, les olives et les fruits descendent vers Alep ou vers Alexandrette. Biredjik est, de plus, un rendez-vous de caravanes et un marché de bestiaux pour toute la région du haut Euphrate :

Biredjik, l'ancienne Birtha, fondée par les Arsacides et ruinée par Timour-Leng, a dû de tout temps son importance au passage de l'Euphrate, qui lui donne une grande animation. D'innombrables troupeaux y affluent de toutes parts et effectuent ce passage sur des bateaux construits spécialement pour faciliter l'entrée et la sortie des bestiaux et laisser passer les bêtes de somme sans les décharger. Ce passage a lieu tous les jours de l'année avec le même encombrement, à partir du lever du soleil jusqu'à dix heures *à la turque* (deux heures avant le coucher du soleil), excepté les jours où le courant est trop fort. A Biredjik, la largeur moyenne de l'Euphrate est de 120 mètres, mais les pluies hivernales la portent en peu de temps à 1 000 et même 2 000 mètres [1].

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 267, 268.

Digitized by Google

Dès les successeurs d'Alexandre, le « Passage », le *Zeugma* de l'Euphrate était en ce point. Durant la première antiquité, il était un peu plus bas, en cette ville de Gargamich où les Pharaons du XVIIe siècle avant notre ère dressaient leurs stèles de victoire, après avoir conquis la Syrie et le pays entre l'Euphrate et la mer : Gargamich, durant sept ou huit siècles, fut la capitale de ce pays de Naharanna. Les rails allemands vont en ranimer les ruines; près d'une ancienne ville sainte, — *Hiérapolis*, disaient les Grecs, *Djerabulus* ou *Djerabis*, disent les Arabes et les Turcs, — à 40 kilomètres en aval de Biredjik, ils franchiront le fleuve. A ce nouveau pont, le marché se transportera quelque jour. En attendant, il est rationnel que les Allemands tiennent à atteindre Biredjik.

Ces deux embranchements d'Aïntab et de Biredjik ne sauraient donc soulever d'objection. Pour les embranchements vers Marach et vers Alep, c'est une autre affaire.

Marach, au nord du *Koniah-Bagdad*, sur le revers des chaînes tauriques, est le centre d'un pays riche en forêts, en olivettes, en vignes, en troupeaux et en mines. Mais Marach est aussi l'une des places-frontière (*thaghr*, pluriel *thogoûr*) qui tenaient les chemins entre le Pays des Arabes et le *Bilad-ar-Roumi* (le Pays des Grecs) ou le *Bilad-al-Arman* (le Pays des Arméniens). On pourrait aujourd'hui encore appliquer à ce pays la définition d'Aboul-Feda :

Digitized by Google

Thaghr : place-frontière; le mot *thaghr*, dit l'auteur du *Moschtarik*, désigne toute localité qui fait face à l'ennemi. Les frontières de la Syrie étaient jadis Adana, Tarse et leurs dépendances; mais les Arméniens s'en sont emparés [1].

Le *sandjak* (préfecture) de Marach, qui relève du *vilayet* (province) syrien d'Alep, occupe la vallée du haut Djihoun, le couloir historique par où les peuples du plateau glissent à la côte, quand les armées du bas ne leur en ferment pas l'accès. Pétersbourg considère ces Grande et Petite Arménies comme réservées à la pénétration russe. De 1890 à 1895, avant l'équipée mandchourienne, quand Pétersbourg hésitait en sa marche vers la mer libre, il put même sembler que le choix se porterait sur le golfe d'Alexandrette et que la Petite Arménie servirait à la descente russe vers Pajas. Il n'est pas dans les habitudes moscovites de renoncer aux anciens projets ni de barrer le plus lointain avenir. On n'imagine pas la diplomatie de Pétersbourg abandonnant aux Allemands, sans réserves écrites ou mentales, « sa » porte de Marach, « son » chemin vers la Syrie et la Méditerranée. A cette prétention des Russes, l'Allemagne serait la seule à ne pouvoir pas contredire. Car jamais l'Arménie ni les puissances occidentales n'ont mis en Pétersbourg leurs espoirs d'indépendance, de régénération ou de réformes. Mais en 1900-1901, quand M. Zinovief réclamait du Sultan la reconnaissance des ambitions russes, ce furent les Allemands

1. Aboul-Feda, trad. Guyard, III, p. 14.

Digitized by Google

qui décidèrent Abd-ul-Hamid à réserver aux seuls Russes les lignes des *vilayets* d'Erzeroum et de Trébizonde, et aux seuls Ottomans les lignes du *vilayet* de Siwas.

On dit que Berlin et Pétersbourg ont amicalement étudié les futurs raccordements de ce réseau arménien avec le *Koniah-Bagdad* : une entente serait signée déjà, qui laisserait aux Russes « leur » porte de Marach. Cette nouvelle ne fût-elle pas fondée aujourd'hui : elle a toutes chances de l'être demain, et cet accord russo-allemand devrait servir de modèle à d'autres. A 70 kilomètres au sud du *Koniah-Bagdad*, Alep est pour la Syrie ce que, à 70 kilomètres au nord, Marach est pour l'Arménie : Alep est la « porte » des routes syriennes qui, par Antioche, descendent au golfe de Chypre, et, par Damas, à la mer Morte, à la mer Rouge, aux abords du canal de Suez.

Alep est aujourd'hui le terminus des lignes franco-syriennes. Parties de Beyrouth, ces lignes ont gravi par une crémaillère l'abrupte muraille du Liban, atteint la Bekaa, la « Syrie Creuse », le long et fertile couloir de plaine haute qui sépare le Liban de l'Anti-Liban. A Rayak, dans cette Bekaa, elles ont bifurqué. Tandis que la ligne du sud franchissait l'Anti-Liban, gagnait Damas, poussait vers le Hauran et le pays transjordanien, la ligne du nord enfilait la Bekaa : par Homs, Hamah, Alep, elle devait gagner Biredjik, pont et marché de l'Euphrate. Dès 1890, les Français étudiaient ce tronçon du nord. En 1893, ils

Digitized by Google

obtenaient un iradé de concession avec promesse de garantie kilométrique. De Rayak à Biredjik, la ligne devait être construite en quatre sections : Rayak-Homs, Homs-Hamah, Hamah-Alep, Alep-Biredjik.

Sur les deux premières sections, de Rayak jusqu'à Hamah, le tracé ne pouvait avoir que des incertitudes de détail[1]. La ligne remontait d'abord la vallée du Litani dont les eaux s'écoulent vers le sud, par la plaine de la Bekaa, puis, par les cascades du Liban, vers le rivage de Tyr. La ligne, franchissant ensuite un seuil sans raideur, gagnait la vallée de l'Oronte (Nahr-el-Asi), qui coule vers le nord, longe durant quatre cents kilomètres le revers intérieur du Liban, atteint la plaine basse d'Antioche et brusquement tourne vers le golfe de Chypre. La ligne empruntait cette admirable vallée de l'Oronte jusqu'à Hamah. En ces terres fertiles et irriguées, que la paix romaine et byzantine avait surpeuplées, que la razzia et la pâture bédouines et druzes ont rendues presque désertes, Homs et Hamah offraient deux étapes avec deux bazars florissants. Les auteurs arabes, les chants populaires et le *Livre du Pèlerinage* vantent les verdures, les fruits et les fleurs, les melons, les grenadiers et les raisins de ces villes auréolées de *noriahs*, dont les roues craquantes et gémissantes déversent nuit et jour l'eau du fleuve sur les jardins.

Au delà d'Hamah, pour sa troisième section,

1. Je répète que le lecteur trouvera tous les détails financiers et techniques dans le livre de N. Verney et G. Dambmann, *Les Puissances au Levant*.

Digitized by Google

l'intérêt de la compagnie française était de continuer à suivre l'Oronte jusqu'à la plage de Suédiah et d'atteindre ainsi le golfe de Chypre, en desservant le riche territoire de l'ancienne Apamée et d'Antioche. Mais l'intérêt stratégique du Sultan et les ambitions religieuses du Khalife imposèrent le détour vers Alep; il fallut traverser cent cinquante kilomètres de steppes n'offrant que la seule étape de Maaret-en-Noman. A ce tracé vers Alep, le Sultan voyait l'intérêt de sa mobilisation, au cas d'une menace anglaise sur les bouches de l'Oronte, ou d'un nouveau débarquement des Français dans le port de Beyrouth : le détour par Antioche et le pays des Ansarieh aurait mis cette mobilisation turque sous les coups d'une population douteuse en sa fidélité, facilement excitable à la révolte. Et le Khalife songeait aux commodités du *hadj* pour les pèlerins de l'Anatolie, de la Mésopotamie, de toute l'Asie sunnite que les routes du Taurus ou du désert concentrent à Alep et qui vont à Damas rejoindre les autres *hadjis* ottomans.

Au delà d'Alep, pour la quatrième section, deux ou trois itinéraires étaient possibles, suivant que l'on tirerait tout droit vers Biredjik, que l'on ferait au contraire un détour par les riches districts de Killis et d'Aïntab ou que, prenant un tiers et moyen parti, on se tiendrait à mi-distance de la route la plus longue et du chemin direct. En 1893, la Porte admettait toutes ces possibilités. Au delà même de Biredjik, elle accordait aux Français l'expectative d'un prolongement de deux cents kilomètres, jusqu'à

Digitized by Google

la rencontre du *Bagdad* allemand : les Allemands et les Turcs ne parlaient alors (1893) que des tracés du nord et du centre, Angora-Siwas-Kharpout ou Angora-Kaisarieh-Malatia; à plus de deux cents kilomètres au nord de Biredjik, le *Bagdad* allemand et les *Syriens* français se seraient rencontrés au croisement de Telek. Pour compenser en outre les risques et « manques à gagner » qu'imposait entre Hamah et Alep le détour stratégique et religieux, notre compagnie obtenait « un droit de préférence à conditions égales sur tous les embranchements vers la côte ». Ce droit, pris au pied de la lettre, donnait aux Français la préférence pour toutes les lignes ferrées qui monteraient des échelles vers l'intérieur, sur tout le parcours de Rayak à Biredjik et même à Telek. Tenant déjà Mersina et Beyrouth, les Français pouvaient donc, s'ils y voyaient leur avantage, accaparer toutes les lignes de la côte cilicienne et syrienne, sur un ruban de sept ou huit cents kilomètres.

En 1893, au lendemain de l'alliance franco-russe, à la veille des massacres arméniens, le Sultan gardait la balance égale entre Berlin et Paris afin de gagner, contre l'Angleterre, l'amitié de la Triplice et de la Duplice : il livrait donc aux Allemands l'exploitation de l'Anatolie, aux Français l'exploitation de la Syrie entière. L'Angleterre faisait les frais de cette combinaison; on fermait à ses compagnies de Smyrne l'hinterland anatolien; on interdisait à ses espoirs la pénétration vers l'Euphrate. Depuis les jours lointains de Chesney, Londres n'avait pas renoncé à cette

Digitized by Google

jonction de la Méditerranée et des Fleuves : Alep était le nœud de ses projets.

Alexandrette-Alep avait des partisans, malgré l'insécurité, l'insalubrité et la petitesse du port d'Alexandrette, malgré la chaîne de l'Amanus qui se dresse derrière. Il faudrait franchir ces monts par le col de Beïlan, à l'altitude de 600 mètres, ou par un tunnel long d'une lieue; mais au delà, en 150 ou 160 kilomètres, la ligne n'aurait à gravir lentement que 300 ou 400 mètres; quelques remblais dans la plaine inondée, quelques ponts sur la rivière Afrin et sur des affluents de l'Oronte seraient les seuls travaux d'art. Souvent réclamée par des Anglais ou des indigènes, la concession avait toujours été refusée par la Porte.

Suédiah-Alep — 275 kilomètres — n'aurait pas à franchir l'Amanus; mais, partant d'une plage boueuse que balaie souvent une mer furieuse, il faudrait remonter le bas Oronte, en couper les innombrables méandres sur une trentaine de ponts, en fuir les inondations et les marécages sur de longues et solides levées. La Porte, vers 1880, au temps où la garantie anglaise lui semblait la meilleure défense de l'Asie ottomane, avait accordé cette concession; mais alors les préoccupations de Londres étaient tournées vers l'Égypte et ses financiers manquèrent l'occasion qui ne s'offrit plus.

Le projet *Lattakieh-Alep*, soit directement par Djisr-Chor, soit par le détour d'Hamah, semble n'avoir jamais été sérieusement étudié. Les escarpements du Djebel-Darious ou les causses du Djebel-

Digitized by Google

Ansarieh interposent une barrière, moins abrupte que le Liban ou l'Amanus, mais bien plus large et compliquée; et dans l'état actuel des marines et du commerce, Lattakieh ne saurait être une rivale pour Alexandrette ou Beyrouth.

Par contre, un peu plus au sud, entre le Liban et le Djebel Ansarieh, le Nahr-el-Kebir ouvre un passage continu et facile, qui, de l'échelle de Tarabolous (Tripoli de Syrie), conduirait au bazar de Homs sur l'Oronte : 100 ou 120 kilomètres, du niveau de la mer à l'altitude de 400 mètres environ, en passant par la cote 5 ou 600. Une route empierrée a remplacé sur ce parcours la piste des caravanes, qui empruntèrent toujours cette descente la plus courte : cette route, concédée à une société indigène, relie à la côte les fertiles districts de l'Oronte et donne aujourd'hui les mêmes bénéfices que donnait la route de Beyrouth à Damas antérieurement au chemin de fer.

Tels étaient les embranchements côtiers sur lesquels, en 1893, le Sultan donnait aux Français un droit de préemption.

En 1898-1899, quand les Allemands obtinrent la promesse du tracé méridional, leur *Koniah-Bagdad* sembla ne pas aller à l'encontre de ce droit des Français. Du Taurus à l'Euphrate, on pensait que le rail allemand suivrait la piste des caravanes par Adana, Aïntab et Biredjik. Au sud de cette ligne, les Français conserveraient toutes leurs concessions syriennes, sauf l'extrême tronçon Biredjik-Telek, qui devenait inutile et même ruineux : c'était, non plus

Digitized by Google

à Telek, mais à Biredjik même que le rail allemand rencontrerait le rail franco-syrien.

Mais le firman de 1903 menaça le privilège français. Le rail allemand, se détournant de la route directe Aïntab-Biredjik, faisait un grand coude dans la direction d'Alep; la tête du *Damas-Hamah et prolongements* (c'est le nom officiel du réseau franco-syrien) serait coupée; les fertiles districts de Killis, d'Aïntab et de Biredjik, situés sur le parcours du *Koniah-Bagdad*, échapperaient à l'influence française; il ne resterait que cinquante kilomètres de terres déshabitées entre Alep et Tell-Habech, station de raccordement. Et le firman concédait aux Allemands cet embranchement de Tell-Habech vers Alep; et l'article XII de la convention semblait encore promettre aux Allemands les embranchements côtiers :

Dans le cas où le gouvernement impérial déciderait l'exécution d'embranchements reliant le [*Koniah-Bagdad*] à la mer en un point situé entre Mersina et Tripoli de Syrie, il ne pourra accorder la concession des dits embranchements qu'exclusivement au concessionnaire, sous réserve toutefois de sauvegarder les droits déjà accordés à la *Société Damas-Hamah et prolongements.*

D'après la concession de 1893, le rail franco-syrien aurait dû atteindre Biredjik en 1903 ou 1905 au plus tard. Cette promesse n'avait pas été tenue; mais la faute n'en était pas aux Français. La Porte aurait dû fournir une garantie kilométrique de 12 500 francs. Elle avait d'abord subi (1893-1896) les intrigues des gens du Palais, d'Izzet-bey, en parti-

Digitized by Google

culier, qui voulaient imposer un parcours désavantageux, dans un pays désert, mais leur appartenant. Elle avait ensuite jeté son argent aux opérations crétoises, thessaliennes ou macédoniennes et aux entreprises allemandes (1896-1899). La pression de notre diplomatie et les besoins urgents que le Trésor impérial avait de nos prêts assurèrent enfin en 1900 la garantie au premier tronçon Rayak-Hamah (190 kilomètres), qui fut construit en deux ans et inauguré le 17 août 1902. En mars 1905, une seconde intervention, brutale cette fois, de notre ambassadeur arracha au Sultan la garantie du second tronçon Hamah-Alep : 190 kilomètres encore qui furent achevés en novembre 1906.

Mais cette extension du réseau mit la compagnie dans un grand embarras.

Du nord et du sud, les deux embranchements *Rayak-Alep* et *Rayak-Hauran* jettent au confluent de Rayak une telle quantité de céréales que la crémaillère entre Rayak et Beyrouth n'est plus capable de les écouler vers la mer : d'où engorgement à Rayak, pertes de temps et de marchandises, nécessité de refuser des chargements sur le parcours. Le chameau continue de descendre des quantités notables vers Beyrouth et vers Khaïfa ; la route entre Homs et Tripoli offre un transit plus rapide et moins coûteux. La compagnie est peu à peu acculée vers une réfection de sa ligne qui l'engagera en d'énormes frais. Remplacer la crémaillère par un tunnel sous le Liban

Digitized by Google

ne fera encore que déplacer la difficulté : le port de Beyrouth n'a pas été calculé pour un tel trafic; sur les quais, les marchandises viendront tout pareillement s'accumuler et pourrir. Tôt ou tard, une solution plus radicale s'imposera, qui, dès maintenant, doit être réservée. Au nord de Beyrouth, la fixation des nomades, la prospérité des sédentaires et la remise en culture de millions d'hectares sur les deux faces du Liban et de l'Anti-Liban rendront nécessaire l'ouverture d'une ou de plusieurs lignes entre les échelles et le haut pays.

Concédées à des Allemands ou à d'autres rivaux, ces lignes côtières enlèveraient au réseau de l'intérieur, non seulement toute indépendance, mais toutes chances de vivre. De même, au sud de Beyrouth, nous avons vu le problème que posent à la France et à l'Angleterre le chemin de fer sacré vers la Mecque et ses deux embranchements, *Deraa-Khaïfa* vers la Méditerranée, *Maan-Akabah* vers la mer Rouge : une autre ligne est depuis longtemps étudiée tout le long du rivage palestinien, de Khaïfa à Gaza, par les déserts fertiles de l'ancienne Saron. Ni l'entreprise française en Syrie, ni la tutelle anglaise en Égypte ne pourra escompter un sûr lendemain, tant que ces lignes de Syrie et de Palestine risqueront de tomber en des mains allemandes. Le chemin de fer sacré est construit par des ingénieurs allemands et des administrateurs français : achevé ou interrompu, si l'on veut qu'il couvre ses frais ou, moyennant garantie kilométrique, parvienne seulement à vivre, il faudra

Digitized by Google

tôt ou tard en confier l'exploitation à une société européenne. Le Turc verrait à coup sûr d'un mauvais œil cette clef de l'Arabie livrée aux maîtres de l'Égypte. Par contre, l'incident de Tabah a montré aux Anglais ce que risqueraient le Canal et l'Égypte à la main mise des Allemands sur cette ligne... C'est encore une exploitation française qui donnerait aux uns et aux autres le maximum de sécurité.

Demander à Berlin qu'en cette troisième section du *Koniah-Bagdad* entre le Djihoun et l'Euphrate, ses ingénieurs et ses financiers renoncent à quelques superfluités qui, pour d'autres, sont le nécessaire : cette suggestion n'a rien, semble-t-il qui puisse blesser les intérêts allemands. Ramener à Tell-Habech, sur la ligne même du *Koniah-Bagdad*, le raccord du rail franco-syrien avec le rail germanique; reconnaître aux Français leurs anciens droits de préemption sur toute ligne qui entre Alexandrette et Beyrouth monterait des Échelles vers l'hinterland; étendre ces droits au sud de Beyrouth jusqu'à la frontière du Sinaï ; les stipuler particulièrement sur le chemin de fer sacré : ces mesures de sauvegarde pour le « Liban français » et « l'Égypte anglaise » (quitte aux Français à régler ensuite avec les Anglais l'exercice de ce privilège) ne sauraient causer le moindre préjudice au « Bagdad allemand », puisque le port de Mersina et l'embranchement *Mersina-Adana* lui fournissent déjà la sortie la plus commode sur la Méditerranée.

Digitized by Google

Cette solution amiable écarterait toutes les chances de conflit entre les puissances. Les populations indigènes y trouveraient le maximum de bénéfices : dans le minimum de temps, par l'émulation de toutes les finances européennes, le rail transformerait cette Asie taurique et libanaise, lui rendrait la richesse et la paix. Mais c'est le Turc qui aurait encore le plus à gagner à cette collaboration financière de toute l'Europe. Autrefois il cherchait le salut de son empire dans une perpétuelle opposition des diplomaties chrétiennes : il évitait avec le plus grand soin de se livrer entièrement à l'une d'elles. Dans la politique d'aujourd'hui, l' « économique » a remplacé la « diplomatique » d'antan; au Bagdad allemand, l'intérêt vital du Turc est de chercher des contrepoids : le Liban français en est un; le Golfe anglais en est un autre.

Digitized by Google

III

Nous entrons dans le Pays des Fleuves. Un immense cirque de marécages ou de terres découvertes, qui prolonge jusqu'à l'Anatolie les plaines salées du golfe Persique; une longue et large arène de pays bas qu'encercle, sur les trois mille kilomètres du pourtour, un fer à cheval de *djabals*, de *taurs*, d'*hammadas* et de *nedjeds*, de chaînes, de monts, de plateaux et de hauts pays, Djabals persan, loure et kurde, Taurus arménien, Djabal libanais, Hammada hauranais, Nedjed arabique : tel apparaît sur la carte ce Pays des Fleuves. Il a son entrée de Bassorah vers le levant et le midi, toute grande offerte aux arrivants du Golfe, et sa porte de sortie, plus étroite, vers le couchant du nord, dans le couloir de l'Oronte que tiennent les guichets d'Alep et d'Antioche.

A vol d'oiseau, du sud au nord, des Bouches au Taurus, le grand axe de cette plaine a près de trois cents lieues, — la distance aérienne de Marseille à Brême. De l'est à l'ouest, du Djabal persan au Djabal syrien, le petit axe en a près de deux cent cinquante,

Digitized by Google

— la distance aérienne de Munich au Havre. La cuve entière aurait quelque soixante-dix millions d'hectares : une fois et demie la superficie de la France. Les terres fertiles vont à l'est et au nord jusqu'au pied des monts; vers le sud et vers l'ouest, les sables et les pierrailles, dévalant de l'Arabie, ont étendu leur chaos désolé jusqu'aux rives de l'Euphrate. Tout le pays d'Alep à Bassorah n'est qu'une suite de *badiés*, de déserts, Badiet-al-Irak, *désert de l'Irak*, Badiet-ech-Cham, *désert de Syrie*, Badiet-el-Djeziré, *désert de Mésopotamie*.

Ces déserts couvrent trente millions d'hectares, impropres à toute culture; leurs oasis ne peuvent fournir que maigres pâturages aux troupeaux des nomades, transhumant suivant les saisons, et mauvais reposoirs aux caravanes qui couraient jadis du Caire à Bagdad, par Maan et El-Djouf, ou de la Syrie à l'Euphrate par Tadmor, l'ancienne Palmyre. En ces *badiés* de sables et de pierres, quelque deux cent mille Bédouins trouvent difficilement leur vie[1]. Mais, ôtés ces trente millions d'hectares, il en reste une quarantaine de millions, où la terre, les eaux et le ciel prodiguant leurs bienfaits, plantes, bêtes et peuples devraient pulluler : une plaine fluviale de quarante millions d'hectares! la France, eaux, montagnes et

1. Cf. Aboul-Feda, trad. Reinaud, II, p. 106, note du traducteur : « Le mot *badie* se dit en arabe de toute chose qui reste au grand air. Appliqué à un pays, il indique un sol libre de culture et d'habitations permanentes; c'est du même radical que dérive le mot *bedouy*, *bedouyn*, dont la signification propre est *celui qui vit au grand air*. »

Digitized by Google

îles comprises n'en a pas cinquante-quatre millions; la rocailleuse Grande-Bretagne et la marécageuse Irlande n'en ont pas trente-deux millions.

Cette plaine unie, que nulle montagne n'interrompt, s'allonge du 38e au 30e degré de latitude : dans l'Ancien Monde, c'est l'intervalle entre Smyrne et Suez, entre Palerme et Ghadamès; dans le Nouveau, c'est l'intervalle entre Saint-Louis et la Nouvelle-Orléans. Inclinée de la cote 700 à la cote zéro (c'est l'écart entre Gérardmer et Marseille), cette plaine tient par le nord à nos terres tempérées; par le sud, elle est un delta tropical. Sagement exploitée, elle devrait être au nord un verger, un vignoble et un champ de céréales, une Sicile et une Andalousie, au sud, une rizière, une cotonnière et une palmeraie, un Bengale et une Basse-Égypte.

Les hommes l'ont toujours partagée en deux provinces : les Anciens y avaient leur Mésopotamie et leur Chaldée; les Arabes y ont encore leur El Djezireh (*l'Ile*) et leur Irak. Le climat et le sol créent vraiment ces deux régions naturelles.

La forêt de dattiers, qui du Golfe monte jusqu'à Bagdad, traduit aux yeux la différence; aux approches du 35e degré, les dernières palmes indiquent la frontière de « l'Ile » mésopotamienne et de l'Irak chaldéen. « Les pieds dans l'eau, la tête dans le feu, » — disent les Arabes, — nulle part au monde le dattier n'a trouvé terrain plus favorable qu'en cet Irak, tandis que « l'Ile » est le paradis du pistachier, de l'oranger et de la vigne; entre les deux, Bagdad a la

Digitized by Google

renommée de fournir les plus belles grenades du monde.

La Mésopotamie des Anciens, l'Ile des Arabes est le triangle compris entre le cours moyen des Deux Fleuves, du 38e au 34e degré. Encaissés entre de hautes rives, le Tigre et l'Euphrate descendent à la rencontre l'un de l'autre, en laissant entre eux un vaste territoire qui émerge de tous leurs débordements et que bossellent des chaînes de collines calcaires ou des pitons volcaniques. Ce grand triangle de terres asséchées est bien une « Ile », *El Djezireh*, un « Entre Fleuves », *Mésopotamie*. Sur le Tigre, la Ninive des Assyriens, puis la Mossoul des Arabes en furent longtemps la capitale et le marché; car les bords de l'Euphrate ne sont qu'une *badié*; les parages du Tigre, moins desséchés par le simoun, moins ravagés par les nomades, furent toujours le côté le plus riche et le plus peuplé.

Vers Bagdad, commence l'Irak des Arabes, la Chaldée des Anciens : les Deux Fleuves ne mélangent pas encore leurs eaux; mais ils ne coulent plus qu'à dix lieues l'un de l'autre et de nombreux canaux les unissent : ici, le désert syrien franchit l'Euphrate et pousse jusqu'aux rives du Tigre les Collines des Loups, dont les nomades et les fauves établissent une marche-frontière entre « l'Ile » et l'Irak : le Mur Médique courait jadis d'un fleuve à l'autre et marquait la limite.

Au-dessous de Bagdad, les Deux Fleuves s'éloignent de nouveau; leur écartement symétrique des-

Digitized by Google

sine comme un œuf, long de quatre cents kilomètres, large de cent cinquante. Mais d'innombrables canaux ont toujours couru de l'un à l'autre ou, de boucles en boucles, tout le long de leurs rives; et des bras morts, des saignées d'irrigation, des nappes d'infiltration et d'inondation, des fossés de défense, des mares, des réservoirs, de grands lacs, des jungles et des roselières font de cet Irak chaldéen un océan de marécages d'où n'émergent que les colonnades des palmeraies, les *tells* (collines de ruines) de Babylone, de Nippour, d'Ourouk, de Ctésiphon, de dix autres villes mortes, ou les minarets de Bagdad, de Kerbela, de Koufa (Nedjef), de quatre ou cinq villes khalifales.

« L'Ile » mésopotamienne est une terre continentale, qui vit de ses troupeaux, de ses moissons et de ses routes terrestres. Les Fleuves lui donnent quelques relations avec l'Irak et avec les marines du midi; mais leur cours impétueux, qui permet la descente rapide des radeaux et des barques, s'oppose à toute navigation de retour, et leurs courbes perfides, leurs îlots, leurs berges accores, leurs défilés propices aux embuscades, en font moins des voies de commerce que des sentiers de piraterie. Le moyen Euphrate a toujours été sous le caprice du Bédouin : entre les garnisons turques d'Alep et de Bagdad, le préfet turc de Deir-es-Zor est noyé dans ce tourbillon de nomades. Sur le Tigre moyen, Bédouins, Kurdes et Hamavands règnent entre les deux *valis* turcs de

Digitized by Google

Mossoul et de Bagdad : les *keleks*[1] (radeaux montés sur des outres) des marchands, qui parfois leur échappent, ne doivent leur salut qu'à la vitesse de cette « Flèche » (Arabes aujourd'hui, Mèdes autrefois nommèrent *Tig*, *Djidjle*, *la Flèche*, ce fleuve qu'un calembour grec affubla du nom de *Tigris*). Entre « l'Ile » et l'Irak, jamais cette batellerie intermittente n'a pu établir la communauté d'intérêts; les empires chaldéens, assyriens, arabes ou turcs ont souvent réalisé l'unité politique; mais de cette Haute à cette Basse Plaine, la division restait aussi profonde que de la Haute à la Basse Allemagne au long du Rhin, ou de l'Autriche à la Hongrie sur le Danube. C'est par les routes terrestres que, vers le nord, vers le levant et vers le couchant, l'Ile a toujours eu ses rapports essentiels avec le reste du monde.

Vers le nord, la barrière du Taurus arménien offre quelques « portes » assez commodes pour gagner les rivages de la mer Noire, les défilés du Caucase, les immensités russes. Mais derrière la muraille abrupte, il faut franchir le double et triple fossé du haut Euphrate, et les vallées remplies de lacs durant l'été, de neiges pendant l'hiver, et la masse de cette Grande

1. Sur cette descente et cette remontée des fleuves, il faut lire, parmi les témoignages les plus récents, le récit du capitaine de Cholet, *Arménie*, *Kurdistan*, *Mésopotamie* (Paris, Plon, 1892), p. 269-296 et 319-350. Cf. M. von Oppenheim, *op. laud.*, p. 202-235 : l'auteur reproduit les bas-reliefs assyriens, qui montrent la circulation des *keleks* et des outres toute pareille autrefois et aujourd'hui.

Digitized by Google

Arménie, dont les pics pointent à trois mille ou quatre mille mètres, dont les plainettes s'échelonnent de quatorze cents à dix-huit cents. Tout ce bastion compact et compliqué est au pouvoir de montagnards, mi-nomades, mi-sédentaires, qui toujours s'opposèrent à la montée des gens du bas et firent peser sur la plaine leurs pillages ou leurs rançonnements. Même aux jours des armées assyriennes, les conquérants du bas n'osaient risquer en ce Taurus que de brusques apparitions. Même aux premiers temps de la Foi, quand l'ardeur musulmane lançait les Arabes à travers tout l'Ancien Monde, jusqu'aux frontières de la Chine et jusqu'aux champs de Poitiers, les Khalifes avaient ici leurs *thaghr*, leurs « marches ». Les seuls Perses, Romains et Turcs, ayant d'abord soumis par d'autres routes le haut pays arménien, franchirent la barrière et firent osciller leurs troupes entre la Cappadoce et les Fleuves, sur la voie Siwas-Kharpout-Diarbékir, dont les Allemands songèrent un instant à faire leur « tracé du centre ». A travers cette Mélitène et cette Commagène, vingt fois prises et reprises durant trente siècles, les armées ont fait une trouée de ravages et d'incendies qui, sur nos cartes actuelles, sépare encore les grands bois du Djihoun, descendant à la mer de Chypre, et les denses forêts de la sierra qui borde la mer Noire.

Vers le levant, au contraire, les caravanes de « l'Ile » ont toujours fréquenté les nombreuses passes du Djabal kurde, qu les conduisaient au plateau de l'Iran. Ces cluses repliées ne sont pas sans embûches;

Digitized by Google

elles amènent aux Fleuves autant de guerriers et de brigands que de clients ou de fournisseurs : les vanteries grecques ont rendu célèbre le combat qu'Alexandre livra en ces « portes » d'Arbèles; cent autres exploits des Scythes, des Mèdes, des Parthes, des Turcomans et des Mongols soutiendraient la comparaison avec les batailles d'Alexandre. Mais, par ces routes kurdes, les échanges ont toujours uni les Sémites du Tigre aux Aryens du plateau ou, par delà, aux Extrêmes-Orientaux du nord et du sud, aux Turcs, aux Mongols, aux Chinois, aux Hindous et aux Malais.

Vers le couchant, vers la Méditerranée chypriote et les marchés de l'Extrême-Occident, Marseille, Paris, Londres, New-York (Aïntab au coin de cette trouée est un centre de missions américaines), — s'ouvrent entre le Liban et l'Amanus, la droite, plate et large descente de l'Oronte ou, dans l'Amanus même, les défilés ardus des Portes Syriennes et Amaniennes. Ces routes amenèrent toujours à l'Euphrate le commerce et la croisade des Occidentaux; ici encore, la gloire d'Alexandre et la renommée d'Issus ne doivent pas éclipser les noms de vingt autres conquérants, des Antiochus, des Crassus, des Antoine, des Trajan, des Aurélien, des Julien, des Héraklius, des Bohémond, des Soliman, qui par cette trouée de l'Oronte lancèrent vers les Fleuves les armées de l'Occident.

De cette disposition des routes, il résulta presque toujours que « l'Ile » fut tiraillée entre l'Occident et l'Orient. Les ingénieurs allemands ne feront au bout

Digitized by Google

de soixante siècles que prendre une revanche pacifique de la première poussée orientale dont l'histoire nous ait gardé le souvenir : au XLe siècle avant notre ère, Sargon Ier, parti du Tigre, s'abattait sur la Syrie et la Cilicie, mettait la main sur Chypre. De Sargon Ier à Guillaume II, durant six mille années, quels beaux quadrilles de guerriers et de chevaux, de chars et de canons, de Blancs, de Jaunes et de Nègres, quels chocs d'armures et quelles tueries, quelles fuites et quels retours firent résonner cette terre poudreuse!

D'abord les héros de la Chaldée, Sargon Ier, Naramsin, Khoudourlagamer, durant deux mille ans peut-être (XLe-XIXe siècles avant notre ère), l'emportèrent par le nombre de leurs multitudes et par la supériorité de leurs armes de bronze. Puis, trois ou quatre siècles durant (XVIIIe-XIVe siècles avant notre ère), l'Occident trouva ses champions dans les Égyptiens des Sétis et des Ramsès : Pharaon avait su domestiquer la férocité des Nègres, mettre au pas et dans le rang Soudanais, Berbères et Bédouins, et réunir la plus forte « charrerie » (c'était l'artillerie du temps) que le monde eût encore vue.

Ensuite, un mélange d'Iraniens, de Sémites et de Scythes, groupés sous une théocratie et une langue sémitiques, fonda la puissance assyrienne et répandit la gloire de Ninive aux quatre coins de l'Asie antérieure : du XIVe au VIIe siècle avant notre ère, les Sémiramis, Teglatphalasars, Naboukoudouroussours, Salmanazars, Sargons, Assourbanapals et Sennache-

Digitized by Google

ribs tiennent sous le couteau notre Levant méditerranéen, assaillant les villes, éventrant les femmes, empalant les hommes et tapissant les murailles crénelées de la peau des rois. Au VIIe siècle, les montagnards de l'Iran, Mèdes et Perses, culbutent cet empire assyrien, mais pour en prendre la suite : leurs Cyrus, leurs Cambyses, leurs Darius et leurs Xerxès poussent leurs millions de soldats jusqu'au Nil, jusqu'à l'Hellespont et jusqu'aux champs de Platées. Vers l'an 500 avant notre ère, toute l'Asie antérieure étant soumise, cette inondation perse entamait le pourtour nord de la Méditerranée et tendait aux rivages de l'Océan occidental; le Roi des Rois méditait le projet que, onze siècles plus tard, sur le pourtour du sud, l'invasion arabe devait accomplir. Mais en son chemin Xerxès rencontra l'hoplite grec.

Alors durant deux siècles de riposte ou de revanche (480-260 avant notre ère), l'hoplite se fait le champion de l'Occident. Riposte des Dix Mille (401) : l'Anatolie traversée, franchies les Portes Syriennes, ils descendent vers Babylone et Suse. Revanche d'Alexandre (330) : de l'Hellespont au Golfe, il lance son *Koniah-Bagdad*, qui se nomme alors *Gordium-Suse*, mais dont toutes les stations vont resservir demain aux ingénieurs de Guillaume II, — *Auf Alexanders des Grossen Pfaden*[1], disent ses officiers topographes : « sur les traces d'Alexandre », les Allemands comptent-ils pousser jusqu'à l'Indus?

1. Titre d'un livre du capitaine A. Janke.

Digitized by Google

Les Fleuves restent à peine quatre-vingts ans dans la domination de l'hoplite (330-256 avant notre ère); tombés de l'Iran caspien, les Parthes lui reprennent le Tigre et la Chaldée. L'hoplite se maintient pourtant sur l'Euphrate et bâtit dans le couloir de l'Oronte cette ville d'Antioche qui, neuf siècles encore (256 avant J.-C.-634 après), sera le boulevard de l'Occident Durant ces neuf siècles, Grecs, Romains ou Byzantins sur l'Euphrate, Iraniens du nord (Parthes) ou Iraniens du sud (Sassanides) sur le Tigre : l'Entre-Fleuves revoit les belles tueries d'Assour, les avancées et les retraites qui mènent les Césars jusqu'aux murailles de Ctésiphon ou les Chosroès jusqu'aux bouches de l'Oronte, et qui transforment toute « l'Ile » en une zone militaire. Entre les forteresses chrétiennes de l'Euphrate et les forteresses païennes du Tigre, l'homme de la *badié*, le Bédouin, pousse ses *douars* jusqu'au pied du Taurus : *diyars* de Rabiah, *diyars* de Modar, *diyars* de Bakhr, longtemps avant l'Islam, ces trois tribus ont amené l'avant-garde des Arabes dans tout le pays mésopotamien.

Aussi l'Islam n'a qu'à paraître (632) : en moins de dix ans, la cuve est submergée, les chrétiens sont rejetés à la mer d'Occident, les païens enrôlés dans l'armée de la Foi ou assiégés dans leur Djabal loure et kurde; les *thaghr*, « marches », du Taurus sont battues de razzias et d'incendies. De la mer Rouge au Taurus, quatre siècles durant (VII-XIe siècles de notre ère), la vague arabe roule, tourbillonne et mugit sous les deux phares khalifaux de Damas et de

Digitized by Google

Bagdad : une perpétuelle tempête secoue cette mer de nomades, où, des quatre points de l'horizon, les fleuves de mercenaires, d'esclaves et de nouveaux fidèles viennent se jeter. Puis renverse de la mousson : cinq siècles durant (XI-XVIe siècles), c'est du nord que d'autres nomades — des Jaunes cette fois — se précipitent à travers les fissures de la muraille montagneuse, Turcs, Tartares, Seldjoucides, Kharezmiens, Mongols, Turcomans; le cirque retentit de batailles entre Jaunes et Sémites, atabeghs et émirs, lanciers et arbalétriers; les pyramides de têtes coupées marquent la place de ces rencontres, au milieu de solitudes où rien ne subsiste que les villes ceintes de tours, fleuronnées de minarets, et les jardins de leurs banlieues.

L'Occident a vainement tenté sa revanche : du XIe au XIIIe siècle, ses Croisés ont reparu sur l'Euphrate, fondé même au delà leur principauté d'Édesse; mais ils ont perdu la partie dans ce même champ de Charres (Harran), qui, deux fois déjà, a vu la défaite des Romains (1145). Au XVIe siècle seulement, la discipline et la science occidentales se remettent en campagne et l'emportent, car, en 1515, sous le drapeau turc et sous la conduite de l'Osmanli, c'est l'Occident, ses chrétiens renégats ou convertis de force et ses armes à feu qui triomphent dans la personne du janissaire[1] : Sélim prend Alep et Diarbékir

1. J'ai souvent dit à mes lecteurs le bien que je pensais des ouvrages de Léon Cahun : son *Hassan le Janissaire* mérite d'être vanté comme l'un des romans historiques les plus exacts et les plus divertissants.

Digitized by Google

(1515-1517); Soliman prend Bagdad (1535); jusqu'au pied de l'Iran et jusqu'aux eaux du Golfe, le janissaire recommence ce que l'hoplite avait fait, et, trois siècles durant (1516-1826), il se maintient contre tous les retours de l'Orient coalisé.

A deux ou trois reprises pourtant, les héros de la Perse, Chah-Abbas (1586-1628), Nadir-Chah (1730-1747) et Kérim-Khars (1775) se jettent sur les Fleuves... Un instant, Chah-Abbas, que des instructeurs anglais ont pourvu de soldats réguliers, de mousquets et d'artillerie, occupe toute la vallée du Tigre : entre le Tigre persan et l'Euphrate turc, il semble que « l'Ile » va retrouver les joies assyriennes. Mais le janissaire reconquiert la frontière des monts; puis, durant les deux siècles encore de son existence (1638-1826), tantôt pénétrant jusqu'aux forteresses du plateau, tantôt reculant jusqu'aux rives du fleuve, il garde au Grand Seigneur les villes et marchés du Tigre.

La vertu militaire de l'hoplite avait duré deux ou trois cents ans : après deux ou trois siècles aussi, celle du janissaire disparaît. La vénalité stambouliote a peu à peu transformé cette soldatesque brutale, criarde, rétive, souvent rebelle, mais ardente à la guerre, en une garde nationale, mélangée de gros bourgeois et de populace, qui ne vit plus que pour les voleries de la douane et du bazar ou le divan des fonctions officielles. Niebuhr écrivait en 1765 :

Les Janissaires ont à Basra, de même que dans toutes les villes turques, de fort grands privilèges, entre autres

Digitized by Google

celui de ne pouvoir être arrêtés ou punis que par ceux de leur propre corps, même lorsqu'ils ont commis quelque crime. Mais à Basra, il n'y a pas d'*orta* (régiment) complet; il n'y a que de bas officiers, qui prennent dans leur corps toute sorte de mauvais sujets et de bandits : celui que l'on a recruté ou plutôt inscrit n'en est pas plus soldat qu'il ne l'était auparavant; un aga, un marchand, un portefaix, un matelot, etc., en un mot chacun reste de son métier et non seulement ne reçoit pas de gages, mais encore doit en payer pour la sauvegarde [1].

Dès le milieu du XVIIIe siècle, dans tout le royaume arabe de l'Osmanli, il en était ainsi. En deçà du Taurus, en Asie Mineure et en Europe, les deux royaumes proprement turcs d'Anatolie et de Roumélie restaient plus étroitement liés au Sérail par la proximité des lieux, la communauté de la langue et, surtout, les intérêts du commerce que les caravanes des deux péninsules asiatique et européenne amenaient au bazar de Stamboul. Mais, au delà du Taurus, l'Osmanli se trouvait fort en peine pour défendre, sinon ses peuples dont il n'avait cure, du moins ses revenus dont il avait grand besoin : les montagnards chrétiens, païens ou mi-convertis redescendaient vers les campagnes du bas; le Bédouin assiégeait les villes et pillait les caravanes.

Le seigneur janissaire ne voulait plus se commettre avec cette racaille, qui presque toujours achetait sa protection; il ne marchait que derrière le Sultan, contre les ennemis du dehors; les voleurs et rebelles

1. Niebuhr, *Voyage en Arabie*, trad. d'Amsterdam (1780), II, p. 177.

Digitized by Google

du dedans, c'était l'affaire des pachas-préfets et de leur police :

Le pacha de Bagdad a une armée, qui est entièrement sous ses ordres et qui est très bien exercée à la manière turque, d'au moins 3 500 hommes. Outre cela, il y a à Bagdad une forte garnison de Janissaires; mais ce sont des troupes du sultan, auxquelles le pacha ne peut pas donner ordre d'aller en campagne contre des Curdes et des Arabes rebelles. Ils pensent en faire assez, s'ils défendent seulement la ville et la citadelle contre tous les ennemis du sultan, et contre le pacha lui-même [1].

Pour tirer du moins quelque argent de ce royaume arabe, le Sultan en affermait les provinces à des pachas-condottières, qui, possédant une armée d'esclaves (*mamlouks, achetés*), flattant chez leurs peuples les souvenirs d'indépendance, liant partie avec les chefs héréditaires de bandes, de tribus ou de nations, n'attendaient que l'heure de la rébellion. L'histoire connaît seulement les succès d'un Fakhr-ed-Din au Liban, d'un Mehemet-Ali en Égypte; mais combien d'autres révoltes les voyageurs du XVIIe et du XVIIIe siècle nous racontent! A Bagdad, durant près de quatre-vingts ans, une famille se transmet le pachalik. Niebuhr, en 1765, a vu comment se maintenait depuis onze ans Omar-pacha, beau-frère de Soliman, qui avait gouverné treize ans après son beau-père Achmet, lequel avait gouverné vingt-trois ans, après les vingt-deux années de son père Hassan :

1. Niebuhr, *Voyages en Arabie*, II, p. 266.

Digitized by Google

On prétend que Nadir-Schah avait dit qu'Achmed était plus fin que le Sultan et lui-même, car dès qu'on voulait l'éloigner de Bagdad, il déterminait les Perses à assiéger Basra et alors non seulement il était de nouveau confirmé dans sa charge, mais il recevait encore de l'argent, des canons et d'autres articles de Constantinople, tant qu'il en demandait pour pouvoir défendre la province. On dit que le Sultan aurait envoyé plusieurs fois un *Capidji-bachi* à Bagdad pour chercher sa tête; mais Achmet avait auprès du Vizir des amis qui l'instruisaient de tout, et sur la route d'autres amis qui firent souvent massacrer et piller les *Capidjis-bachis* [1].

L'un de ces *capidjis* parvint jusqu'à Bagdad : Achmet le convia à une partie de *djerid* (jeu du javelot à cheval), le tua comme par mégarde, et, sans les ouvrir, renvoya à Constantinople ses lettres de dégradation...

A Diarbékir, tout pareillement, jusqu'au milieu du XIXe siècle, le pachalik fut presque héréditaire dans la famille kurde de ce Bederkhan qui se disait l'héritier légitime des khalifes abbassides et que le massacre des Yézidis en 1845 rendit célèbre : son descendant, Omer-pacha, interné à Constantinople, vient de s'enfuir pour regagner, dit-on, les montagnes ancestrales.

Dans tous les pachaliks d'Asie, combien d'intrigues ou de rébellions sont restées inconnues, qui, par une trahison de la dernière minute, échouèrent ou dont un cordon de soie, une tasse de café prévint l'événement!

1. Niebuhr, *Voyages en Arabie*, II, p. 254-260.

Digitized by Google

*
* *

Chaque année, ce système des pachaliks donnait une nouvelle preuve de son inutilité et de sa nuisance. Dès le milieu du XVIIIe siècle, l'Osmanli se tournait vers l'Occident pour découvrir quelque nouveau moyen de garder son pouvoir. Les rebouteurs et faiseurs de miracles lui promettaient de rajeunir en un tourne-main son janissaire décrépit ou de lui créer un soldat à la mode d'Europe. Mais en Europe, budget régulier et armée permanente devenaient termes inséparables : à Stamboul, dans cette capitale de la « mangerie », où trouver l'argent d'une solde régulière? Ni les réformes françaises de Bonneval, ni les réformes allemandes de Tott ne purent s'adapter aux prodigalités du Maître, aux concussions des vizirs, aux chapardarges de quiconque approchait les caisses de l'État.

Parfois, les menaces toujours plus proches de la Russie et de l'Autriche obligeaient ces voleurs à quelques sacrifices pour le salut de la Roumélie et de Stamboul même. Mais quand les Russes, pilotés par les Anglais, venaient brûler la flotte du Kapoudan-pacha dans le canal de Chios, ou, soutenus par l'Autriche, assiégeaient Routschouk et Silistrie (1770-1771), qui pensait aux garnisons de l' « Ile », aux frontières de l'Irak? Si la Perse après Nadir-Chah n'était pas tombée dans la sénile imbécillité où nous la voyons, il est probable que, depuis longtemps, le

Digitized by Google

Chah des Chahs aurait récupéré les domaines du Roi des Rois. Il est encore plus vraisemblable que les rébellions indigènes eussent jeté hors des terres arabes, syriennes, kurdes et arméniennes, le janissaire et le pacha, si, dans son vieux fonds de férocité mongole, l'Osmanli n'eût retrouvé un moyen de salut : le massacre.

M. L. de Contenson arrive à Orfa, l'ancienne Édesse, en l'année du Christ 1897. Avant 1895, écrit-il, des relations amicales existaient entre les chrétiens et les musulmans de cette ville turco-arménienne :

Leurs boutiques étaient mélangées au bazar et fréquentées indifféremment par les uns et par les autres. Il arrivait souvent que des musulmans fussent reçus dans des familles chrétiennes.... De ce bonheur relatif, il ne reste plus qu'un souvenir. A seize mois du dernier massacre, une poignante détresse pèse encore sur la ville. Les Arméniens n'osent s'aventurer à cinq cents mètres du rempart, de peur d'être maltraités et dévalisés; leurs champs des environs sont devenus, avec leur bétail, la propriété des musulmans.... La misère est aussi noire chez les musulmans que chez les chrétiens. Les premiers ont vendu ce qu'ils avaient volé aux seconds; ils demeurent les bras croisés en achevant de dépenser ce qui leur reste. Les Arméniens ne quittent même pas leur quartier. Tout ce monde reste effrayé, hébété des horreurs dont il a été témoin [1].

La cause de ces horreurs? un ordre venu de Constantinople.

Le premier des deux massacres d'Orfa eut lieu le 28 octobre 1895. Sorte de répétition manquée d'un drame

1. L. de Contenson, *Chrétiens et Musulmans*, p. 52-54.

Digitized by Google

qui devait être joué deux mois après avec une complète maëstria, la pièce fut alors représentée par des doublures qui ne connaissaient pas leur rôle et qui furent promptement renvoyées chez elles par une direction soucieuse d'une exécution impeccable.

A cette époque, des Kurdes et des Arabes, ayant reçu des nouvelles des diverses parties de l'empire où les massacres étaient commencés, s'étaient peu à peu rapprochés de la ville, attirés surtout par l'espoir du butin. Au bout de trois semaines, las d'attendre, ils se décidèrent à entrer comme une véritable avalanche et marchèrent droit sur le bazar. Ayant commencé par piller les boutiques des Arméniens, dont ils tuèrent une soixantaine, ils ne firent bientôt plus de distinction avec les magasins musulmans, qui renfermaient, eux aussi, des objets bons à prendre. Gouvernement et notables, voyant la façon dont dégénérait la fête, surent promptement aviser. La troupe fut mise sur pied : Turcs et Arméniens, montés sur les terrasses, accablèrent de pierres les nomades, qui durent reprendre le chemin du désert.

Les Arméniens s'enfermèrent chez eux pour n'en plus sortir, quelques-uns résolus du moins à se défendre en cas d'attaque. La diplomatie turque agit alors avec son habileté ordinaire. Promettant solennellement aux Arméniens qu'ils ne seraient pas inquiétés, le gouvernement y mettait une petite condition, c'est que ceux-ci livreraient leurs armes : et voilà aussitôt l'évêque et son clergé passant dans les maisons, recueillant les armes et les faisant porter au gouverneur. Rendus inquiets malgré tout par les menaces qu'ils entendaient proférer, par les nouvelles qu'ils recevaient de Diarbékir, de Kharpout, d'Aïntab, de Marache, les Arméniens continuaient à rester enfermés chez eux. Le gouvernement, toujours débonnaire, leur fait comprendre que c'est folie de demeurer ainsi dans l'inquiétude. Il leur rend l'eau, dont on avait arrêté la distribution, et les convie à vaquer en toute sécurité à leurs occupations. Pour montrer son souci du bon ordre, il annonce la prochaine arrivée d'un

Digitized by Google

bataillon de rédifs d'Alep. Vers la fin de décembre, les Arméniens se décident à entr'ouvrir leurs portes, et les femmes à aller sans précaution à la fontaine.

Le 28 décembre dans la matinée, sans que rien de nouveau eût fait prévoir une telle mesure, le bataillon de rédifs d'Alep, récemment arrivé, cerne le quartier arménien du côté de la campagne et ferme les issues du côté de la ville, avec défense de laisser sortir personne. Le bataillon des rédifs d'Orfa, seul capable de se diriger dans le dédale des rues de la ville, dont il est originaire, est partagé en escouades, chacune chargée d'un secteur déterminé.

A midi, à l'heure où les muezzins montent sur les minarets pour appeler les fidèles à la prière, les soldats entrent dans le quartier arménien, suivis des seuls habitants qui portent avec eux des armes et qui peuvent les aider dans leur besogne. Les ordres sont formels. On doit tuer et faire vite. Les officiers le répètent sans se lasser. On pillera et on violera ensuite. Pour le moment il s'agit de massacrer tous les hommes valides. Les prescriptions sont exécutées méthodiquement et avec une discipline toute militaire. Les soldats enfoncent les portes des maisons, fusillent, égorgent ou assomment tous les hommes qu'ils rencontrent chez eux, dans la rue ou fuyant sur les toits. Ainsi se passe l'après-midi du 28. Au coucher du soleil une sonnerie de clairon retentit. Le cordon de surveillance reste à son poste autour du quartier arménien; les massacreurs vont se reposer.

Le lendemain matin, au lever du soleil, les trompettes résonnent de nouveau. Chez les chrétiens on a fait courir le bruit que l'église arménienne, située au centre du quartier, sera respectée et doit servir de refuge : on s'y précipite en masse. Plus de deux mille personnes pressées les unes contre les autres, garnissent le chœur, les nefs, la tribune et les galeries circulaires.

Je l'ai visitée, cette église. Elle mesure quarante-cinq pas de long, de la porte au fond de l'abside, et trente-deux pas de large. Quand les Turcs y pénétrèrent, les uns

Digitized by Google

voulaient enlever les femmes et les jeunes filles, d'autres piller les bijoux et les trésors qu'on y avait apportés, d'autres continuaient à massacrer, et un derviche, célèbre par son fanatisme, avait établi une sorte de billot où il coupait les têtes sans se lasser. Mais les musulmans montèrent dans la tribune des bidons de pétrole dont ils arrosèrent les réfugiés. On y mit le feu et bientôt il n'y eut plus qu'un immense brasier de chair humaine sur lequel s'effondraient de temps à autre les galeries chargées d'Arméniens.

En même temps que ce massacre, les enlèvements de femmes et le pillage avaient pris la plus large extension dans le quartier arménien. Aux soldats agissant par ordre s'étaient joints les habitants qui tenaient à profiter de la permission de tuer donnée par le Sultan et aussi à avoir leur part de butin. Enfin le soir, au coucher du soleil, quatrième et dernière sonnerie de clairon. La tragédie touchait à sa fin; le rideau se baissait. Des patrouilles se mirent à parcourir la ville et chacun dut rentrer chez soi [1].

Juste un siècle plus tôt, en frimaire de l'an IV de la République une et indivisible, le citoyen A -G. Olivier arrivait dans la bonne ville d'Alep :

Les terres incultes, désertes, qui s'étendent à l'Orient et dans le midi d'Alep, sont fréquentées par deux hordes nombreuses d'Arabes bédouins, qui se disputent le titre d'*émir* que [le pacha de] cette ville est dans l'usage d'accorder à l'un des deux chefs. Ce titre est accompagné d'un présent annuel et de privilèges pour la vente des denrées. Moyennant ces concessions, la ville et son territoire doivent être à l'abri de tout pillage, et les caravanes, exemptes de toute insulte. Lorsque nous arrivâmes à Alep, ces deux hordes se faisaient la guerre pour décider

1. L. de Contenson, *Chrétiens et Musulmans*, p. 57-61.

Digitized by Google

à qui des deux chefs resterait le titre d'émir.... La belle plaine d'Antioche est occupée chaque année par une horde de Turcomans, qui viennent dès le mois d'octobre de l'Asie Mineure.... Un troisième fléau vient se joindre à ces deux premiers : les montagnes entre Alep et Alexandrette sont occupées par des Kurdes qui ne manquent jamais de dévaliser les voyageurs.

Malgré tous ces inconvénients qui mettent des entraves au commerce, Alep peut être regardée comme la troisième ville de l'Empire [après Constantinople et le Caire]. Elle est entourée d'un mur épais, fort haut, solidement construit, flanquée de tours très rapprochées. Elle a un gouverneur (pacha) dont la garde est nombreuse; elle a dans ses murs sept à huit mille janissaires, cinq à six mille schérifs ou gens portant le bonnet vert en qualité de parents du Prophète, et une population de cent cinquante mille individus.

L'avantage d'être parents du Prophète attirait autrefois aux schérifs un très grand respect et leur procurait aussi des privilèges. Il y a une vingtaine d'années, le pacha d'Alep ayant été chassé par eux, le Sultan se crut obligé d'envoyer un homme qui fût en état de les punir : il jeta les yeux sur un simple aga, nommé Abdéraman, qui résidait à Beylan et possédait ce village ainsi que ceux d'Alexandrette et d'Arsous. Abdéraman était regardé comme un homme de bien : il passait pour courageux et capable d'exécuter un coup de main avec autant de célérité que d'intelligence. La Porte, en lui envoyant les deux queues et le firman de son élévation, lui avait donné l'ordre secret d'agir comme il le jugerait à propos pour réduire à l'obéissance les schérifs et leur ôter les moyens de se révolter une autre fois.

Abdéraman marcha vers Alep avec soixante hommes seulement. Arrivé aux portes de la ville, il s'arrête et fait signifier aux notables assemblés le firman du Grand Seigneur. Le ton qu'il prend est plutôt celui d'un suppliant. Il fait observer que la garde qu'il a avec lui ne peut en imposer à personne; il offre un pardon général, un oubli

Digitized by Google

du passé. [Néanmoins], les schérifs tinrent pendant huit jours les portes de la ville fermées. Abdéraman se montra si doux, si bon, si généreux, il promit tant aux schérifs de fermer les yeux sur leur conduite; il leur fit surtout tellement sentir l'avantage d'avoir un pacha faible et dans l'impuissance d'agir, au lieu d'un autre que le Sultan pourrait envoyer avec des forces considérables que les schérifs ouvrirent les portes et lui permirent de se faire reconnaître en sa qualité de pacha avec tous les honneurs dus à son titre.

Abdéraman continua quelque temps à caresser les schérifs et à fermer entièrement les yeux sur leurs brigandages. Mais il ne négligeait rien pour se faire un parti dans la ville. Il n'eut pas de peine à attirer à lui un grand nombre de mécontents et à se concilier les janissaires; il fit venir secrètement un grand nombre d'habitants de ses trois villages et, lorsqu'il se crut assez fort, il fit courir tout à coup sur les schérifs qui vaquaient isolément à leurs affaires : on en tua un jour plus de huit cents et on en saisit presque autant.

Les jours suivants, comme les autres restaient cachés et qu'une perquisition générale dans les maisons est contraire aux mœurs et aux lois turques, Abdéraman fit proclamer un pardon général à condition qu'ils s'éloigneraient pour quelque temps de la ville, ajoutant que tous ceux qui seraient trouvés le lendemain dans Alep seraient punis de mort. Les schérifs s'empressèrent de profiter de cette offre. Ils sortirent presque tous de leur retraite et gagnèrent les portes de la ville, où le perfide pacha les fit arrêter et conduire dans les prisons : on en arrêta par ce moyen environ quinze cents.

Le citoyen A.-G. Olivier, qui connaissait les errements de la Convention et du tribunal révolutionnaire et qui n'avait point de sentimentalité vaine, ajoute :

Digitized by Google

Abdéraman, qui voyait son pouvoir affermi pour toujours, aurait pu se contenter de les faire mourir de la mort la plus prompte et la moins cruelle, leur faire trancher la tête ou les faire étrangler dans leur prison, ce qui eût été pourtant d'une excessive rigueur. Mais il crut nécessaire, par un supplice aussi horrible qu'inusité, d'imprimer à tous une terreur salutaire [pour] empêcher à jamais les révoltes. Il fit en conséquence garnir de longs crampons de fer les murs extérieurs d'une tour de la citadelle et fit précipiter chaque jour, du haut de cette tour, plusieurs de ces victimes : on ne les retirait que lorsqu'il n'y avait plus de doute sur leur mort [1].

La conclusion, c'est qu'Alep « jouit, après ces exécutions, de la plus grande tranquillité et qu'Abdéraman s'acquit le plus grand crédit auprès de la Porte ». Mais, quelques années plus tard, comme la Porte voulait envoyer ce brave « contre un bey du Caire qui menaçait Damas, Abdéraman eut l'air d'obéir avec zèle, fit avec célérité ses préparatifs, exigea à cet effet tout l'argent nécessaire; après quoi, au lieu d'aller combattre le bey, il reprit la route de Beylan où il a vécu tranquille depuis lors. Après sa retraite, les janissaires se sont emparés du pouvoir et ont commis les mêmes excès que l'on reprochait aux schérifs. Comme eux, ils ont mis à contribution les particuliers, accaparé les denrées, soutenu en place les hommes qui les favorisaient » et renversé les pachas qui leur déplaisaient.

Ni cette « course aux chérifs » d'Alep ne fut la première application de la méthode du massacre, ni

1. G.-A. Olivier, *Voyage dans l'empire Othoman*, IV, p. 169 et suivantes.

Digitized by Google

la boucherie arménienne d'Orfa ne sera probablement la dernière : trente ans avant la course des schérifs, on s'était servi des Arabes pour massacrer les Nestoriens (1765); trente ans après, c'était le tour du janissaire (1826); douze ans après la boucherie arménienne, il semble que le tour du Kurde soit venu. Quand le Turc s'est servi d'un bourreau, il prend vite ombrage de cette brute déchaînée et, le lendemain de l'une de ces opérations de police, il suscite un vengeur contre ses meilleurs ouvriers de la veille : en 1896, il enchaînait, déportait et fusillait les beys druzes, dont il s'était servi durant un demi-siècle pour l'extermination des Maronites.

C'est ainsi que, depuis un siècle et demi, ce Tarquin mongol a successivement abattu toutes les têtes dans son jardin des Fleuves. Musulmans contre Giaours, Sunnites contre Chiites, Turcs contre Arabes, nomades contre sédentaires, campagnards contre citadins, montagnards contre bédouins, soldats contre civils, voleurs contre gendarmes, tour à tour il a su caresser tous les fanatismes, exaspérer toutes les haines : aux récits de M. de Contenson et du citoyen Olivier, on pourrait ajouter vingt autres témoignages, où les mêmes phrases reviendraient, avec le changement des seuls noms propres. Sans compter les tueries de quartiers et les exécutions de districts, — Saint-Jean-d'Acre, monts des Nestoriens, Zeïtoun, Sassoun, Zeïtoun de nouveau, Hauran, — les historiens, depuis un siècle et demi, ont décrit les sept ou huit grands massacres d'Alep, du Hedjaz, du

Digitized by Google

Liban, du Kurdistan, du Singiar, du Liban encore, de l'Arménie et, pour compléter le tableau de ces chasses, les égorgements de Chios, de Crète, de Bulgarie et de Macédoine.

En octobre 1895, les trois ambassadeurs de France, de Russie et d'Angleterre, après l'enquête de leurs consuls sur les atrocités du Sassoun, ne voyaient de remède que dans « l'affermissement du pouvoir central sur les vilayets d'Asie; le développement de la vie communale; la simplification de la justice et des finances; l'admission des chrétiens aux hautes fonctions civiles, ainsi que dans la gendarmerie et dans la police; la protection des chrétiens contre les Kurdes ».

Beau plan de réformes! mais douze ans d'expériences ont prouvé qu'il reste inexécutable tant que cette lointaine Turquie d'Asie est hors de notre atteinte, tant que l'influence civilisatrice de l'Europe, le contrôle ou la menace des Puissances ne peuvent pas en dépasser les rivages. En mai 1907, les deux ambassadeurs de Russie et d'Angleterre[1] font officiellement des représentations nouvelles; notre ambassadeur, cette fois, s'abstient. Après douze ans, le sort des Arméniens n'est que plus affreux; il suffit de lire, dans le *Pro Armenia*, les poignantes chroniques où, depuis sept ans, Pierre Quillard enregistre au jour le jour cet anéantissement de tout un peuple. Et voici que la Porte accuse les Kurdes de velléités révolutionnaires : ces soldats irréguliers que le

1. *The weekly Times*, 24 mai, p. 324.

Digitized by Google

Maître s'est attachés depuis douze ans par une solde et des fournitures d'armes, auxquels il a voulu donner son propre nom, ces *hamidiés* seraient aujourd'hui de complicité avec les agitateurs arméniens! le bourreau du Sassoun, Zékhi-pacha, chef des *hamidiés*, voudrait se faire roi du Kurdistan et de l'Arménie! Dans les plaines de l'Euphrate et de l'Anatolie, va-t-on lever une armée de Bédouins ou de bachi-bouzouks que l'on jettera sur les montagnards?

Certains n'aperçoivent dans le *Koniah-Bagdad* qu'une affaire de financiers[1]. Je vois bien quels louches bénéfices en peut espérer la finance internationale; mais je vois plus nettement encore le grand profit qu'en doit tirer l'humanité. Si le pays des Fleuves, ouvert et pacifié, pourvu d'une police et d'une administration que pourraient contrôler les Puissances, repeuplé de villes et de villages devant lesquels la vie pillarde reculerait aux monts et au désert, si cette renaissance à la paix et au travail d'une terre, qui jadis nourrit des vingtaines de millions d'hommes, doit être, comme je le crois, le résultat le plus certain de cette entreprise, peu m'importe que monsieur C., monsieur R., ou monsieur E., tel boursier de Paris, de Berlin ou de Londres, tels pirates de la banque et de la politique y trouvent leur pot-de-vin; c'est affaire à leurs gouvernements, à leurs électeurs, à leurs actionnnaires de les juger et de les récompenser suivant leurs mérites.

1. F. Delaisi, *Pages libres*, numéro du 18 mai 1907.

Digitized by Google

Mais depuis douze ans les massacres n'ont pas cessé, parce que, dans l'Europe divisée, le Sultan avait toujours un bon ami, un défenseur. Les massacres continueront, tant que l'homme d'Yildiz pourra compter sur Berlin, et Berlin, satisfaite du pourboire que lui vaudront les commandes militaires d'Yildiz, persistera dans sa politique, tant que des intérêts plus forts ne lui promettront pas un pourboire plus grand. Que les Allemands construisent leur *Koniah-Bagdad* : ils verront si la prospérité du pays traversé n'est pas la première condition de leurs propres bénéfices! Quand la finance de Francfort aura son profit du côté des peuples, Berlin passera forcément du même côté : relisez l'histoire de l'indépendance grecque et voyez le revirement tout pareil de Londres entre 1825 et 1830.

Digitized by Google

IV

Un grand pont sur l'Euphrate ouvrira la quatrième section. A cette hauteur de Djerabolous, le fleuve est encaissé en des rives abruptes : l'été, on le passe presque sur les pierres du lit; l'hiver, il a six et huit mètres de profondeur. Les berges calcaires offriront au pont de solides culées; il sera facile d'implanter les piles dans le lit rocheux. Ce travail sera donc important, mais aisé, du jour où le rail de la troisième section amènera les fers et ciments débarqués au wharf de Mersina.

Au delà de l'Euphrate, on entre en Mésopotamie, dans « l'Ile », sur un terrain plat et solide, dont les calcaires forment la base. Les Arabes appellent *As-Sawad*, « Pays Noir », la plaine chaldéenne que les alluvions des Fleuves ont constituée au-dessous de Bagdad; en amont de Bagdad, on pourrait appeler « Pays Blanc » la plaine mésopotamienne, où les craies, les gypses, les terrains de toutes blancheurs émergent presque partout à fleur de sol.

La ligne traversera, droit d'ouest en est, le nord de

Digitized by Google

cette plaine : trois cents kilomètres de steppe ondulée, bosselée de collines calcaires et de buttes volcaniques, striée de rivières presque parallèles, qui descendent toutes vers le sud et qu'il faudra franchir par une série de petits ponts. Les ruines de Harran et de Ras-ul-Aïn offriront deux étapes, aux kilomètres 100 et 180, sur les deux rivières les plus importantes, le Balik et le Khabour. Au bout de ce ruban se dresse le Taurus des Moines : ce *Tor Abdin* sépare de la plaine euphratique les vallons du haut Tigre; ses escarpements tournés vers le sud abritent les jardins de Nisibis et de Mardine.

Djerabolous, sur l'Euphrate, est à la cote 370 environ; Nisibis, au pied du Tor, est à la cote 500; dans l'intervalle, ni les rivières ni les collines n'obligeront à de grands travaux d'art. La construction pourra marcher très vite, si les Kurdes et les Bédouins veulent y consentir : ce pays leur appartient.

Du fond de l'Arabie, depuis le Nedjed, le Hedjaz et même le Yémen jusqu'aux « Terres Promises » de Canaan, du Liban et des Fleuves, les Bédouins, moutonniers et chameliers, mènent la vie nomade; les oasis du pays plat leur fournissent les pâtures d'hivernage; l'été, ils ne trouvent d'herbe et d'eau qu'aux approches des monts et des terres cultivées[1] :

Ce serait une erreur de croire que la pénétration des éléments arabes date seulement de la conquête musulmane.

1. Voir là-dessus le mémoire de R. Dussaud, *les Arabes en Syrie avant l'Islam*, E. Leroux, 1907.

Digitized by Google

L'élan qui permit aux musulmans (636) d'envahir la Syrie [et la Mésopotamie] et de déborder ensuite vers l'est, jusqu'au centre de l'Asie, vers l'ouest, par delà l'Afrique du nord, jusqu'en Espagne, a marqué l'apogée de la puissance arabe; mais il répond à un mouvement normal des populations arabes qui tendent continuellement à pénétrer et même à s'installer en territoire sédentaire... M. Winckler considère l'Arabie comme l'habitat primitif des Sémites : par flots successifs, Babyloniens, Cananéens, Assyriens, Araméens seraient sortis de l'Arabie, à la façon de l'invasion musulmane.

Le désert de Syrie qui s'avance vers le nord jusqu'à l'Euphrate fait essentiellement partie du domaine arabe. La vaste steppe calcaire qui a nom Hamad (ou Hammada) est particulièrement propre à l'élevage du chameau, du cheval et du mouton. La proximité de pays civilisés et de villes importantes permet un écoulement avantageux des moutons et de leurs produits. En ce qui concerne l'alimentation en viande, on peut dire que le désert nourrit toute la Syrie. Les chameaux sont loués pour les caravanes et même pour les travaux agricoles. Par contre, le nomade demande au sédentaire des objets fabriqués et des céréales, blé ou orge.

Les migrations arabes ont la régularité des saisons. Les tribus de grande tente passent l'hiver en Arabie, particulièrement dans le Nedjed. Au printemps, elles s'avancent vers le nord à la recherche des pâturages. Elles arrivent ainsi en bordure des territoires sédentaires : quand le soleil a brûlé l'herbe courte de la steppe et tari la plupart des puits, à ce moment la moisson est achevée en territoire sédentaire; les nomades pénètrent dans les champs, et les brebis broutent les chaumes de froment ou d'orge; ils envahissent aussi les prairies naturelles.

Chaque tribu nomade a donc ses campements d'été au milieu des sédentaires ou dans leur voisinage. Chaque *cheikh* (ancien, chef) de tribu est lié par la *khouwwé* (pacte de fraternité) avec les *cheikhs* d'un ou de plusieurs villages. La *khouwwé* est la coutume qui règle les rapports entre

Digitized by Google

sédentaires et nomades. Quand le sédentaire n'est pas fortement protégé par son gouvernement, le nomade exige non seulement le libre usage des champs après la récolte, l'accès des prairies naturelles et la faculté de s'abreuver aux puits et aux cours d'eau, mais il impose encore un tribut en nature. En revanche, il accorde sa protection au sédentaire contre les razzias des tribus voisines : c'est à la faveur de cette coutume que les chefs nomades ont parfois pris le pouvoir dans les villes voisines du désert.

Nomades et sédentaires ne sont ni de race ni de langue distinctes; tous Sémites, ils ne diffèrent que de vie. Les nomades gardent seulement plus purs le sang et l'idiome des aïeux; le sédentaire se mésallie avec les filles des « nations », comme disait Israël, et mélange sa langue arabe de mille emprunts étrangers. Suivant le terme dont les sédentaires ont successivement désigné le désert lui-même, *araba*, *sahra*, *badié*, l'histoire (c'est du moins l'opinion peut-être fantaisiste, mais séduisante, de quelques arabisants) a connu des *Arabes*, des *Sarrasins* et des *Bédouins*; mais tous ces termes synonymes désignent les mêmes pasteurs du désert et de tout le désert[1].

Les Beni Israël se souvenaient d'avoir passé par cette vie nomade avant de connaître les douceurs de de la Terre Promise. Des milliers d'autres tribus, avant

1. Cf. R. Dussaud, *op. laud.*, p. 2 : « Par le mot « Arabes », il faut entendre, non pas les habitants de l'Arabie, mais uniquement les nomades qui parcourent le centre et le nord de l'Arabie et tout le désert de Syrie. Ainsi les populations sédentaires du sud de l'Arabie ne sont pas des Arabes. Les rois himyarites qui dominaient en ces régions s'intitulaient rois de Saba, de Raydan, de Hadramaut, de Yamanat et de *leurs Arabes*, c'est-à-dire des nomades qui pénétraient sur l'un ou l'autre de ces territoires. »

Digitized by Google

eux et après eux, troquèrent pareillement la tente et les cailloux du Hammad pour les maisons et les bonnes terres de Damas, d'Émèse, d'Édesse, de Hira, de Koufa et de Bassorah. Dès la plus haute antiquité, des dynasties arabes régnèrent en Chaldée, et des bandes arabes fondèrent les empires de Babylone et d'Assour. La conquête d'Alexandre, de Rome, puis des Parthes rejeta parfois ces pillards au désert; mais ils prirent leur revanche, à la faveur des neuf siècles de guerres qui, depuis les Antiochus jusqu'à Mahomet (IVe siècle avant-VIIe siècle après notre ère), saccagèrent le pays entre le Tigre persan et l'Euphrate gréco-romain. De proche en proche, cette invasion antéislamique arriva jusqu'au pied du Taurus : la Mésopotamie fut partagée entre les douars de Modar, de Rebiah et de Bekhr, qui avaient leurs marchés principaux à Rakka sur l'Euphrate, à Amida (aujourd'hui Diarbékir) sur le haut Tigre et à Nisibis dans l'intervalle. La conquête musulmane, qui fut d'abord l'apogée du Bédouin, amena bientôt une renaissance des villes et de la vie sédentaire. L'Arabe, entré de force dans les terres cultivées et dans les villes, se fixa, se fit cultivateur et caravanier; c'est le phénomène qui se renouvelle, chaque fois que le sédentaire peut imposer sa règle au nomade ou que le Bédouin, au contraire, peut conquérir un pan de terre arrosée :

L'état de guerre, qui oblige les troupeaux à la fuite, pousse [les tribus] à détruire les points d'eau : n'occupant plus les mêmes territoires, elles renoncent aux travaux d'amélioration et se détournent de toute culture, d'où un

Digitized by Google

épuisement rapide du sol. Mais il ne faut pas prétendre que les nomades ignorent l'agriculture ou qu'elle soit sans valeur pour eux. Quand ils sont assurés de pouvoir récolter, ils savent parfaitement choisir certains points comme la Rouhbé, au pied du Hauran, ou les bords des vastes marécages de la basse Mésopotamie pour y semer du froment et de l'orge.

Le premier effet de la paix au désert est donc de réduire l'amplitude des migrations, de stabiliser les tribus dans des territoires déterminés. Un effet moins proche, mais également certain, est d'entraîner peu à peu le nomade vers des occupations qui lui étaient étrangères. L'état de guerre le tenait dans l'oisiveté. Le lien moral et matériel de la tribu s'affirmait rigoureusement dans l'autorité du chef, le culte commun, le groupement des intérêts en vue de la défense et de l'attaque, au point que l'idée de tribu absorbait celle de famille. Avec la paix assurée, ce lien se relâche. Un à un, les individus se détachent du groupe. Ils prennent du service dans l'armée; ils s'engagent pour le travail des champs, pour le transport des marchandises : les conditions de la vie favorisent leur installation en territoire sédentaire et les poussent à la vie agricole. On les voit alors construire des villages. Il ne reste pour l'élève des troupeaux que le nombre d'hommes nécessaire, et le nomadisme des troupeaux se change en transhumance.

C'est un sujet constant d'étonnement pour le voyageur de rencontrer, sur toute la frontière orientale de la Syrie, dans des contrées aujourd'hui désertes, des villages en ruine qui datent de l'époque romaine : pourtant les Romains n'installèrent pas de colonies dans cette région; l'onomastique des inscriptions prouve que cette population sédentaire fut un apport du désert[1].

Les Romains avaient possédé au delà du Liban une « Arabie » réduite en province, qu'ils avaient

1. R. Dussaud, *op. laud.*, p. 67.

Digitized by Google

ceinturée de fortins et sillonnée de routes[1] : dans la politique ottomane d'aujourd'hui, les chemins de fer doivent remplacer ces chemins de pierre romains, et c'est là une politique vraiment khalifale, car les premiers Khalifes n'en usèrent pas autrement. Mais alors que les Romains ne se souciaient, pour les besoins du commerce, que de relier les unes aux autres les villes des sédentaires ou les forteresses de la frontière désertique, les Khalifes, pour les besoins du pèlerinage, enfoncèrent leurs pistes munies de citernes en plein désert, vers les Villes Saintes. Sur ces pistes, l'afflux des pèlerins créa un commerce intense. La clientèle arabe s'étendit des passes de la Mongolie aux « ports » des Pyrénées, et des rives du Volga aux rives du Niger. Bagdad et les cités des Fleuves devinrent pendant cinq siècles les grands bazars du monde; du VIIIe au XIIe siècle de notre ère,

1. R. Dussaud, *op. laud.*, p. 8 : « Les Romains s'empressèrent d'élever des fortins en bordure des territoires sédentaires et, aussi, sur les principales routes qui s'enfonçaient dans le désert. Ils développèrent l'irrigation par la construction d'aqueducs. Ils embellirent les villes en traçant de larges voies et en érigeant de somptueux monuments. Enfin, ils mirent un soin particulier à un réseau de routes dont le centre fut Bostra, l'ancien emporium nabatéen devenu capitale de la province nouvelle. Ainsi fut transformé en voie romaine le chemin des caravanes qui, de Bostra, se dirigeait vers le sud par Ammân-Philadelphie et Pétra jusqu'au golfe Elanitique. Les milliaires, posés dès le temps de Trajan, qui ont permis de repérer cette route, la définissent : *via nova a finibus Syriæ usque ad mare Rubrum.* De Bostra, une voie romaine menait à Adraa, une autre à Damas, une autre encore à Salkhad et de là à I'nak, à Qal'at Ezraq où s'élevait le dernier fortin à l'entrée du désert. Les caravanes en partaient pour gagner soit l'Arabie, soit la basse Mésopotamie. »

Digitized by Google

cette Mésopotamie arabe fut de nouveau cultivée et plantée[1].

Mais aux XIIe, XIIIe et XIVe siècles, les cyclones turcs et mongols refirent table rase : le nomade reprit son avancée, qui a duré jusqu'à nous. Durant les cinq ou six derniers siècles, une série de lents empiétements ou de brusques invasions lui ont rendu presque tous ses douars d'autrefois; les Diarbékir, les « Douars de Bekhr » sont restés au pouvoir des Kurdes qui les avaient envahis; les douars de Modar et de Rebiah sont revenus aux mains du Bédouin qui les a consciencieusement dévastés et qui ne cesse de les agrandir. Les voyageurs européens ont noté depuis quatre cents ans la journalière progression des troupeaux et du désert, aussi bien sur le Tigre que sur l'Euphrate. Mais, derrière ce front d'avancée, nous ignorons le plus souvent quelle suite de chocs et de poussées, quelles guerres intestines de tribus à tribus, quelles surrections et quelles chutes d'empire au désert ont pour contre-coups ces exodes de vaincus ou ces invasions de conquérants. Les dernières grandes sorties arabes dont « l'Ile » ait gardé le souvenir sont du XVIIe siècle : deux masses de tribus, fédérées sous les noms de Chammars et d'Anezehs, dévalèrent alors du Nedjed, englobant ou chassant devant elles tous les Bédouins qu'elles rencontraient. Avec son flux et reflux de transhumance, l'été sur les Fleuves, l'hiver dans les oasis de la Badiet-ech-Cham

1. Voir là-dessus le savant livre de G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, Cambridge, 1905.

Digitized by Google

ou du Nedjed, cette marée continue d'osciller entre l'Arabie et la Mésopotamie : chaque année, elle met en branle des centaines de milliers d'hommes et de bêtes; sur une steppe entièrement nue la veille, on voit s'abattre tout à coup vingt mille moutons, trois mille chameaux, une nuée de tentes et de cavaliers.

Et cette marée continue de gagner vers le nord, d'annexer chaque année quelque nouvelle lisière de steppe à sa mer désertique : les Anezehs sur l'Euphrate vont aujourd'hui jusqu'au pays d'Alep; les Chammars sur le Tigre ont atteint Mossoul et passent à la rive orientale. Aux rebords de ces deux masses fluctuantes, il est d'autres groupes moins importants, Moalis, Taïs, Kaïs, Beni-Tamim, Beni-Lam, etc., qui, tout en gardant la vie nomade, ne semblent pas soumis à l'annuelle marée, mais restent confinés dans un district : tantôt submergés, tantôt délaissés par le flux et le reflux, ils forment comme une série de flaques dormantes autour de cet océan agité [1].

On devine les rapports qui peuvent unir ces tribus autonomes. Depuis des siècles, les enlèvements de femmes et de troupeaux, les querelles de sources et de pâturages ont installé la revanche du sang comme règle de vie non seulement entre les deux fédérations chammar et anezeh, mais au sein de chaque fédération, entre les tribus, et dans chaque tribu, entre les familles et les tentes [2]. Chaque fédération, chaque

1. Voir dans M. von Oppenheim, *Vom Mittelmeer zum persischen Golf*, le chapitre XI du second volume.

2. Sur cette vie au désert, le livre d'A. Blunt, *Bedouin Tribes of*

Digitized by Google

tribu même comporte des maîtres et des sujets ; suivant la fortune de la bataille, il est des vaincus, des groupes entiers, qui tombent dans une demi-dépendance et doivent au vainqueur une rente annuelle, dont le paiement ramène chaque année quelque petite guerre.

Et chaque campement, — il en est de deux mille tentes, de dix ou douze mille individus, et il en est de dix ou douze tentes, de cinquante ou soixante personnes, — chaque campement obéit à un chef, *emir, cheikh*, *akid*, dont le pouvoir se transmet héréditairement ; mais c'est le caprice populaire qui, dans la famille régnante, élit le cadet Abdallah plutôt que son aîné Abd-ul-Kérim, et ce même caprice renverse l'élu au premier échec, ou bien le groupe se disloque en deux bandes qui s'éloignent, chacune de son côté, derrière le cheikh de son choix, et la guerre civile ou familiale s'ajoute aux razzias et vengeances. A quelques semaines d'intervalle, la carte politique d'une région est bouleversée : des alliances réunissent d'irréconciliables ennemis contre leurs parents les plus proches ; une tribu dominante tombe en sujétion ; de grands capitaines surgissent, dont la renommée va terrifier les villes du pourtour et qui s'évanouissent en quelques semaines.

Depuis quatre siècles bientôt, l'Ottoman, souverain nominal du pays sédentaire et du pays nomade, n'est parvenu qu'à s'imposer dans les villes exté-

Euphrates, reste un inappréciable document. Voir aussi dans le *Voyage en Orient* de Lamartine le Récit de Fetalla.

Digitized by Google

rieures, à pousser de loin en loin quelques reconnaissances dans le désert, ou parfois à établir des garnisons et des préfets aux passages des Fleuves, aux confluents des pistes de transhumance et de caravanes. Mais il n'a jamais eu la force omniprésente qui oblige les nomades à se fixer, ni l'industrie et la richesse qui les attire à la culture des banlieues et au service des transports.

Au cours du XIXe siècle, cependant, il a essayé de la force : les Anglais parlant d'établir leur chemin de l'Euphrate, la Porte entreprit d'occuper le parcours. Une petite armée descendit l'Euphrate, d'Alep à Deïr-es-Zor, et construisit (1857) une forteresse en ce carrefour où la route fluviale est coupée par les grandes pistes du désert : c'est à Deïr, en effet, que les Bédouins passent le fleuve dans leurs annuelles montées et descentes entre sud et nord, et c'est à Deïr aussi qu'aboutissent les caravanes entre est et ouest — nombreuses jadis, très rares aujourd'hui — qui viennent de Damas et d'Homs, par les oasis de Palmyre, et vont à Mossoul et Mardine par les oasis du Khabour. Une autre expédition (1869-1870), envoyée de Bagdad par le *vali* Midhat-pacha, remonta jusqu'à Deïr en garnissant les passages difficiles de postes et de fortins : tout l'Euphrate fut ainsi bordé.

La géographie officielle compte parmi les préfectures de la Turquie d'Asie ce *moutessarifat* de Deïr [1].

1. Cf. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 275.

Digitized by Google

Un préfet turc y réside en effet, mais son pouvoir s'arrête à quelques mètres de sa caserne, et, noyé dans le flot des nomades, c'est à grand'peine qu'il maintient ses communications avec Alep et Bagdad; à chaque étape, il lui faut entretenir des *kellat* (fortins); presque chaque année, sa petite armée doit aller débloquer l'une de ces garnisons qu'assiège quelque cheikh rebelle. La géographie officielle évalue à cent mille kilomètres carrés l'étendue de cette préfecture — un cinquième de la France — et à cent mille habitants le chiffre de sa population : un habitant par kilomètre carré, sous la latitude de Chypre, dans une plaine sillonnée de fleuves et de rivières constantes, pourvue de sources et de lacs!

Pour remédier aux défaillances de ses soldats, Abd-ul-Hamid essaya de sa politique religieuse : ses missionnaires tentèrent de ramener aux pratiques de l'Islam et à l'obédience khalifale les tribus dont la plupart vivent sans culte ni croyance; mais les cheikhs ne virent en ces *mollahs* (religieux) que des secrétaires et des intendants, que leur science de l'écriture met en état de tenir les comptes et la correspondance [1]. Une école, *Aschiret Mektebi*, fut fondée à Constantinople pour dresser aux mœurs turques les fils de nobles. M. von Oppenheim vante le régime de cette institution, où chacune des grandes familles bédouines dut envoyer quelques enfants : propreté, confort, gratuité, voyages payés, enseignement

1. Voir dans A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 69, 110, 121, etc.

Digitized by Google

scientifique, historique et religieux, tout est combiné pour transformer ces jeunes Arabes « en fidèles sujets de Sa Majesté et en apôtres de la civilisation[1] ».

Par des cadeaux, des titres de pacha ou la promesse d'une solde régulière, le Sultan crut parfois décider les cheikhs à construire des villages et à défricher les terres noires qui bordent les rivières. Mais le nomade conserve son dégoût de la vie agricole, son mépris du *fellah* (laboureur). « Avec la vie de *fellah*, la honte, » disent ces chevaliers du désert; pour eux, *fellah* reste l'exacte traduction de notre *manant*. Cultiver ou faire cultiver et déroger, c'est tout un : le noble le plus « sang bleu », l'*asil*, qui dans son tube de fer-blanc porte au cou sa généalogie authentique depuis les Compagnons du Prophète et même au delà, n'est plus qu'un bâtard, un Turc, un chien, quand il mange à poste fixe le pain de son champ ou quand il troque pour un mur de pisé la toile de sa tente. Dans la pratique, les mésalliances avec des femelles kurdes ou citadines altèrent bientôt la pureté du sang *asil* chez les hommes comme chez les chevaux qui renoncent à la libre vie : un Faris, un fils de ces « Bourbons » de la nation chammar, qui durant deux siècles furent la gloire du désert, devient un mulet turco-nègre, dès que, se laissant mettre au cou les décorations et le sceau de pacha, il vient croupir dans les sillons riverains du Tigre.

Le cheval, la grande lance, le chameau pomponné,

1. M. von Oppenheim, *op. laud.*, p. 80.

Digitized by Google

la tente noire et ses piquets, — dont le nombre indique le rang exact du propriétaire, — quelques tapis, un pilon pour écraser le café, une plaque de fer pour le torréfier ou pour cuire la farine et le son délayés, quelques chaudrons de terre et de métal : le véritable *asil* ne connaît pas d'autres bagages, et la lance surtout, la grande lance de douze pieds, indique du plus loin avec qui l'on peut frayer sans déchoir.

*
* *

La montagne est pour le Kurde ce que la *badié* est pour l'Arabe. Les Assyriens connaissaient déjà ces montagnards indomptés, de race iranienne, semble-t-il, et de langue indo-européenne : leur habitat principal fut toujours l'angle du Taurus arménien et du Djabal persan; entre la vallée du Tigre et les lacs d'Ourmiah et de Van, juste en travers des frontières actuelles de la Turquie et de la Perse, ces montagnes du Kurdistan dépassent trois et quatre mille mètres d'altitude. Sans être aussi nomade que le Bédouin, le Kurde transhume derrière ses troupeaux, l'été le ramenant aux « alpes », les neiges de l'hiver le chassant vers le bas pays. Il a sa tente, lui aussi. Mais une moitié de la nation seulement vit toute l'année sous le ciel. L'autre moitié possède sur les terrasses des monts de gros villages en pierres sèches pour l'hiver, des huttes en branchages pour l'été, et cultive les vallons des deux Zabs que les neiges couvrent durant plusieurs mois, mais que les vents chauds et

Digitized by Google

les fontes du printemps transforment en admirables vergers.

Tous les voyageurs[1] vantent la beauté, les verdures, la fraîcheur, les pâturages, les forêts, les eaux courantes et cascadantes de cette Arcadie asiatique, que chaque année les guerres emplissent de massacres et d'incendies. Même sédentaire, le Kurde reste un féroce compagnon ; il semble avoir gardé de son passé assyrien les vieilles recettes de tueries, d'écorchements et de tortures, dont nous voyons de si beaux tableaux sur les bas-reliefs de Ninive : le Turc a su mettre à profit le talent de ces bouchers, chaque fois qu'il a voulu exterminer quelque nation voisine, Nestoriens (1845), Yézidis (1847 et 1890), Arméniens (1895).

Les « braves » néanmoins, les vrais Kurdes (ce mot d'origine persane paraît signifier « l'homme fort, le héros ») ne peuvent encore se résigner à cette vie monotone : l'inaction de l'hiver sous la neige leur est trop pesante; il leur faut les fantaisies du *Kocher* (pâtre nomade) qui monte, descend, erre, s'arrête au gré du mouton. Sur quatre millions de Kurdes, douze ou quinze cent mille mènent cette vie de pasteurs, au pied, au flanc, au sommet des montagnes, aussi loin et aussi haut que le mouton trouve à ronger, et c'est ainsi que le Kurdistan s'allonge et s'élargit de jour en jour. Aujourd'hui il encercle au

1. Voir, parmi les moins récents, Layard, *Nineveh and its Remains*, Londres, 1849, et, parmi les plus récents, Lynch, *Armenia*; de Cholet, *Arménie, Kurdistan et Mésopotamie*, 1892.

Digitized by Google

nord et à l'est toute la plaine des Fleuves et il envahit, sur les deux flancs du Taurus, les vallées de la Grande et de la Petite Arménie.

D'Alep à Bagdad et même du golfe de Chypre au golfe Persique, dans le demi-cercle des monts qui entourent au nord et à l'est la plaine des Fleuves, tout n'est pas kurde et même le Kurde est en minorité; mais tout doit subir les fantaisies du *Kocher*. Les pentes et les approches des montagnes sont recouvertes chaque hiver par ces troupeaux en marche qui assiègent les villes, entament ou submergent les cultures : ils s'avancent sur le plateau anatolien jusqu'aux monts de Siwas et de Trébizonde, dans la plaine mésopotamienne jusqu'aux premiers campements des Bédouins. Le bord méridional du pâturage kurde et le bord septentrional du pâturage arabe arrivent ainsi à se confondre, et les deux flots se pénètrent et se heurtent.

Suivant la fortune des temps, l'un empiète aux dépens de l'autre. Jadis les douars de Bekr et la conquête musulmane amenèrent le Bédouin au pied du Taurus et annexèrent à « l'Arabistan » la vallée du haut Tigre. Puis les bandes kurdes de Saladin descendirent jusqu'à Damas et jusqu'au Caire, et plus tard le kurde Doul-fakar régna sur Bagdad (1530) : le Kurdistan avait débordé sur « l'Ile » entière. Depuis l'Islam, cependant, sauf de courtes interruptions, l'Arabe est resté maître de l'Euphrate et du Tigre moyens. Mais le Kurde a repris le haut Tigre et, tout le long de ce fleuve, jusqu'à Bassorah, les invasions

Digitized by Google

turques, mongoles et persanes trouvèrent toujours en lui un ardent coopérateur; c'est lui qui, derrière les Mongols d'Houlagou (1158) et de Tamerlan (1392), derrière les janissaires de Soliman (1525) et les Persans de Nadir-Chah (1736), accourait dans la plaine pour achever les blessés et les ruines, emmener les esclaves et le butin. Le rôle de suiveur convient particulièrement à ce fauve de seconde taille, qui préfère aux risques de la rase campagne l'embuscade : « Lion arabe; tigre kurde », dit le proverbe arménien.

Plus divisée encore que la masse bédouine, moins attachée aux parcours et aux étapes traditionnels, toujours en quête de nouvelles aventures, cette cohue de *Kochers* n'est point fédérée en grandes tribus : c'est une poussière de clans, de familles, de bandes éphémères, sans le moindre lien politique, religieux ou national, sans même la conscience d'une parenté de sang. Le Bédouin, qui garde soigneusement le souvenir de ses origines, sait avec précision de quelle oasis du Chammar, du Nedjed ou du Yémen ses ancêtres sont venus, quel champ et quelles alliances il pourrait encore revendiquer là-bas, et il s'astreint à renouveler parfois ces liens de parenté en allant chercher femme — ainsi faisaient déjà les patriarches d'Israël — au pays des aïeux; chaque famille noble tient à jour son livre de descendance; hommes et chevaux, tous les *asils* arabes ont leur *stud-book*. Mais un Kurde sait que son père, son grand-père était Arménien, Turc, Arabe, ou Persan : les beys, émir ou agas se réclament d'une noblesse arabe qui remonterait aux

Digitized by Google

Khalifes abbassides. Ni dans les villages ni sous la tente, il n'existe vraiment un groupe kurde de race unique : tout proscrit de la plaine, tout persécuté de la montagne finit par se réfugier sous ce nom de Kurde, qui abrite au moins trois religions, — musulmane, chrétienne et yézidi, — quatre langues, — arménienne, turcomane, arabe et kurde, — vingt coutumes et lois.

Aux siècles derniers, dans le Kurdistan propre, les obligations féodales groupaient quelques petites nations sous deux ou trois familles assez puissantes, d'où parfois émergeait un chef unique. Jusqu'au XIXe siècle, le pachalik de Diarbékir n'était qu'une sorte de principauté vassale, dont la Porte laissait l'exploitation aux beys du Kurdistan. Jusqu'en 1840, les vallées des deux Zabs ne payaient d'impôts qu'à ces beys indépendants, qui en rendaient une faible part aux agents de Stamboul. De 1840 à 1850, l'armée régulière et la gendarmerie albanaise firent campagne pour introduire le *tanzimat*, la « réforme » ottomane : les grands beys furent pris et pendus ou exilés en Crète; une partie des tribus, quittant le territoire turc, s'établit en Perse; pour un temps les massacres de chrétiens furent entravés. Mais après 1876, la faiblesse ou les défaites turques laissèrent cette frontière ouverte : le Kurde reprit ses errements; en 1884, une rébellion chassa des hautes vallées tous les représentants civils et militaires de la Porte : nouvelles pendaisons et nouveaux exils, qui brusquement firent place à la politique hamidienne. Abd-ul-

Digitized by Google

Hamid a confié aux Kurdes en ses provinces d'Asie le rôle que tiennent les Albanais dans ses provinces d'Europe. Bourreau des chrétiens, gendarme des musulmans, serviteur non de l'État, mais du Maître, le Kurde a reçu la mission d'exterminer tout ce qui pouvait inquiéter le persécuté d'Yildiz. Pour la suppression des Arméniens, les Kurdes furent enrégimentés et dressés : sédentaires ou nomades, ils avaient toujours refusé la conscription et le service obligatoire; mais ils ne refusèrent pas la solde et les ordres de pillage. Dans le Kurdistan, à partir de 1890, les officiers d'Abd-ul-Hamid organisèrent une milice que la faveur du Maître honora de son propre nom, *hamidié* : on n'astreignit pas ces bachi-bouzouks à la vie de caserne; on les fournit seulement d'armes et de munitions et on leur donna des instructeurs, qui devaient en faire, disait-on, le rempart de l'Anatolie contre le Russe et le Persan, mais qui ne conduisirent leurs bandes qu'à l'assaut des villages et des bazars arméniens (1895-1898).

Aujourd'hui, la besogne faite, tout le pays est en proie à ces *hamidiés*, qui ne reçoivent plus leur solde régulière, mais possèdent toujours leurs armes perfectionnées et s'approvisionnent sans peine de cartouches allemandes : ils cherchent où « manger » et, sans plus distinguer Arméniens, Syriens, Arabes ou Turcs, chrétiens, païens ou musulmans, menacent les villes du voisinage. Entre le haut Tigre et l'Euphrate, une sorte de principauté kurde est en voie de formation, sous un bey de la tribu des

Digitized by Google

Millis, nommé Ibrahim, qui a gagné dans les massacres le titre de pacha. Depuis six ou sept ans, cet Ibrahim-pacha règne entre Alep et Van. Dès 1902, un témoin bien renseigné. — M. H. Lammens, dans les *Études*, fondées par la Compagnie de Jésus[1], — prévoyait que le chemin de fer de Bagdad aurait à compter avec ce seigneur, dont M. Pierre Quillard, dans un numéro de *Pro Armenia*[2], résume la carrière :

Lynch, dans sa traversée de l'Arménie (1900), eut l'occasion de voir travailler Ibrahim-pacha. Le voyageur anglais raconte qu'il arriva, certain jour, à Sheikh-Yahoub, gros village arménien, jadis très prospère, alors presque abandonné; des garçons déjà pubères et des petites filles de cinq à six ans erraient dans une absolue nudité. Ce village à demi désert regorgeait de soldats installés chez les derniers habitants. Lynch demanda à l'officier ce que faisaient les troupes : « Nous attendons Ibrahim-Pacha », lui fut-il répondu. A Gop, même réponse : il s'agissait, disait-on, de restituer des biens enlevés aux Arméniens. La réponse sembla un mensonge grossier à l'Anglais averti : il lui parut qu'on attendait plutôt Ibrahim pour une expédition de pillage. Dès ce moment, le chef des Millis était un remarquable pillard.

En 1901, après avoir pillé soixante villages autour de Diarbékir et enlevé les bestiaux par milliers, il menaça de prendre la ville. Deux cents villages furent pillés de même auprès d'Ourfa et de Souroudj. C'est d'alors que date l'essor de sa puissance. En cette année, il remporta sa

1. *Études*, 5 juin 1902. Cf. *Bulletin du Comité de l'Asie française*, 1902, p. 127 et 128.

2. *Pro Armenia*, 20 mai-5 juin 1907. Ce journal, qui, depuis sept ans, n'a pas cessé d'enregistrer tous les quinze jours les nouvelles de Stamboul, d'Anatolie et de Macédoine, est l'une des sources les plus abondantes et les plus sûres touchant la politique et les rêves d'Abd-ul-Hamid.

Digitized by Google

première grande victoire sur les Chammars. Trois mille soldats turcs, commandés par Azamet-Pacha, restèrent d'abord neutres; mais, comme la bataille était douteuse, Ibrahim s'en alla sommer le général du Sultan de faire cause commune avec lui, et ce fut une belle boucherie : les Turcs et les Kurdes étaient armés de bons fusils; les Arabes n'avaient que des lances; plusieurs milliers d'hommes furent tués du côté des Chammars, les femmes et les filles violées et emmenées en esclavage, le camp entièrement pillé.

Cette collaboration d'Azamet et d'Ibrahim fut sévèrement jugée par les Turcs de Diarbékir : « Nous avons tué les Arméniens; on nous disait qu'ils étaient des ghiaours et qu'ils attaquaient nos mosquées; mais ces Arabes étaient nos coreligionnaires, des pâtres inoffensifs. Pourquoi les a-t-on massacrés? »

A cette question pleine de sens, les bons Turcs eussent trouvé peut-être la réponse en feuilletant les ouvrages du baron Max von Oppenheim. En 1900, quelques mois après la concession du Bagdad allemand, ce diplomate publiait (Berlin, Dietrich Reimer) le second volume de son exploration *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf*. Le premier volume avait traité du Liban et du désert entre Damas et l'Euphrate, jusqu'à Deïr-es-Zor. Avec le second volume on entrait dans « l'Ile »; de Deïr à Nisibis, l'auteur suivait un itinéraire que jamais Européen n'avait osé prendre, tout le long du Khabour et du Gargar, son affluent de gauche; après Nisibis, il gagnait Mossoul en zigzaguant de chaque côté de la ligne droite que suivra le chemin de fer.

Cette remontée du Khabour lui faisait découvrir

Digitized by Google

dans « l'Ile » deux régions très distinctes et comme deux paliers également plats, mais de niveaux différents, que sépare l'escalier du Djebel Singiar et du Djebel Abd-el-Aziz.

Au sud de cet escalier, dont les marches très brusques et assez hautes sont tournées vers le sud, l'Entre-Fleuves n'est qu'une *badié* inculte. Les seuls nomades peuvent et, longtemps encore, seuls pourront y trouver leur vie. Le Khabour, affluent de l'Euphrate, est pourtant une rivière constante, profonde, que jalonnent des ruines assyriennes et romaines, et du Djebel Singiar descendent d'autres rivières, très nombreuses et assez abondantes, dont l'éventail va se réunir dans le lit du Tharthar; mais leurs eaux intermittentes n'atteignent que rarement le confluent avec le Tigre. Personne ne saurait dire si ces terrains calcaires, rongés jusqu'au roc par dix-huit ou vingt siècles de pâtures, retrouveront jamais quelque capacité de production agricole : il semble que deux lignes d'oasis seulement, au long du Khabour et du Tharthar, pourront échelonner, puis rapprocher leurs taches de verdure et, peut-être, un jour, tracer deux lignes de sillons et de dattiers dans les huit ou neuf millions d'hectares de ce mirage blanc.

Mais l'escalier du Singiar et du Djebel Abd-el-Aziz conduit à une autre plaine bien garnie de terre végétale, bien pourvue de sources et de ruisseaux. Les deux rivières Balik et Khabour se prêteraient sans grand travail et presque sans frais à de fertili-

Digitized by Google

santes irrigations : quelques millions de francs et quelques années rendraient à la charrue quatre ou cinq millions d'hectares, si le Bédouin voulait s'en dessaisir. Ayant longtemps étudié cette question des Bédouins, la force et l'organisation des tribus, les tentatives et les maigres résultats de la politique hamidienne, M. von Oppenheim constatait l'impossibilité d'attacher au sol ces sauterelles du désert; il vantait bien haut la sagesse et la générosité du Sultan, la noblesse et le courage des cheikhs arabes; mais il terminait par ces mots :

A coup sûr, le Bédouin peut avoir des droits à notre sympathie. Mais on ne saurait méconnaître qu'il est un obstacle à l'utilisation des richesses naturelles et des ressources de la Syrie et de la Mésopotamie : le développement de ces pays, qui s'ouvrent à peine à la vie économique, n'est possible qu'aux dépens de cette victime nécessaire [1].

« *Der Beduine zum Opfer fallen muss,* le Bédouin doit tomber en victime » pour le succès du Bagdad allemand et de la politique khalifale : M. von Oppenheim, en écrivant cette phrase, ne lui donnait assurément pas le même sens qu'Abd-ul-Hamid. Mais, imprimée en 1900, elle devenait dès 1901 une règle de conduite pour le Sultan et ses officiers : Ibrahim-pacha et ses Kurdes, lâchés contre les Chammars, étaient chargés de faire plaine nette et de rejeter au sud du Singiar tous les Bédouins qui ne voudraient pas renoncer à la tente.

1. M. von Oppenheim, II, p. 84.

Digitized by Google

Il semble qu'au bout de six années ce remède apparaisse aux Allemands pire encore que le mal. En juillet 1906, un autre explorateur, le Dr Hugo Grothe, allait compléter l'exploration de M. von Oppenheim. Dans la *Gazette de Francfort* du 25 avril 1907, le Dr H. Grothe donnait les renseignements que voici[1] :

En janvier 1907, le Dr Hugo Grothe se rendit de Marach à Ourfa en traversant les montagnes par une température très basse (minima de 15 degrés au-dessous de zéro), qui détruisit beaucoup de bétail appartenant aux Kurdes. Aussitôt franchies les portes des grandes villes, cesse le régime turc proprement dit : selon M. Hugo Grothe, ce régime, à cause de la construction projetée des chemins de fer, doit être, dans l'Asie Occidentale, considéré avec amitié. Hors des villes, commence le domaine des Kurdes et des Arabes nomades ou semi-nomades, et en particulier des Hamidiés, qui exercent sans scrupule le droit du plus fort aussi bien contre les musulmans que contre les chrétiens. Non seulement ils sont rebelles à toute culture; mais d'année en année les terres labourées, par suite de leurs déprédations, se transforment en steppe et paralysent tout l'esprit d'entreprise et d'industrie des populations aisées d'Ourfa, Diarbékir, Mardine et Mossoul : il en est de même dans la Mésopotamie Orientale, où le trafic fluvial par le Tigre, qui sert depuis des milliers d'années au transport des hommes et des marchandises, dépend le plus souvent du bon plaisir des Arabes et des Kurdes; ils arrêtent aussi bien les flottes primitives d'outres et de poutres assemblées que les caravanes sur les routes de terre.

Pour le voyageur qui doit rester quelque temps dans le pays, le mieux est de se mettre sous la protection de quelque chef de tribu disposant de forces sérieuses. C'est

1. Je cite la traduction résumée de P. Quillard, qui a paru dans le *Pro Armenia* du 20 mai-5 juin.

Digitized by Google

ce que fit M. Hugo Grothe. En trente-six heuree de cheval, il traversa le « tschoell », la steppe mésopotamienne. habitée par les seuls nomades, et gagna la tente d'Ibrahim-pacha. Ce chef kurde, puissant et intelligent, s'est, par cinq ans de combats, subordonné presque toutes les tribus de la Mésopotamie moyenne et septentrionale; ses forces s'opposent à l'invasion des Anézés et des Chammars : à cause de cela, il est fort bien vu du gouvernement qui ne lui ménage ni ses faveurs ni ses ordres honorifiques. M. Grothe, bien accueilli par Ibrahim, put, avec une passe du chef, gagner le Khabour, qui débite de l'eau même en été, séjourner, à Viran-Chéhir, nouvelle résidence d'Ibrahim, et regagner Ourfa par les pays, riches dans l'antiquité, de la Mygdonie et de l'Osroène.

Grâce à la bonne volonté d'Ibrahim-pacha, M. Hugo Grothe put circuler aisément dans toute la région. Il visita la zone si fertile aux temps helléno-romains, qui va de Harran à l'embouchure du Khabour, et la plaine même de Harran que traversera le chemin de fer de Badgad. Cette plaine n'est plus cultivée que [çà et là] : à Ras-el-Aïn, qui comptait 12 000 habitants, une colonie de 700 Tcherkesses est installée. M. Grothe pense que le chemin de fer de Bagdad rendra la vie à ce pays, que se disputent depuis des milliers d'années les nomades et les laboureurs.

Si l'on veut que le *fellah* (laboureur) s'installe, il faut maintenant que le Kurde disparaisse. Après les Bédouins, tôt ou tard, le Sultan devra « pacifier » ses chers *hamidiés*, et M. Pierre Quillard, que douze ans d'études ont familiarisé avec la genèse des massacres, peut, sans être un grand prophète, nous annoncer le proche avenir :

Une renaissance économique est toujours possible dans un pays qui n'a rien perdu de sa richesse virtuelle. La plaine de Harran peut redevenir un grenier de céréales et

Digitized by Google

d'amples moissons jauniront de nouveau autour des villes qui furent Édesse, Nicephorium et Circesium. Mais, pour qu'un tel miracle se produise, un complet changement de régime est nécessaire. Les *Hamidiés* sont capables de faire bon accueil à un voyageur isolé, s'il ne leur paraît pas plus avantageux de le dévaliser. Mais il ne saurait leur convenir qu'avec le chemin de fer une vie régulière et normale s'installe dans les pays qu'ils rançonnent et dévastent. Ou bien ils s'opposeront aux travaux de la ligne, et les troupes impériales ne marcheront qu'à contre-cœur contre leurs alliés d'hier; ou bien, travaux faits, l'insécurité restera telle, dans les régions avoisinant la voie ferrée, que tout transit de marchandises sera impossible, faute de matière transportable : les violences des *Hamidiés* ou des Arabes auront rendu impossible, tantôt les semailles, tantôt la moisson.

Peut-être même la constitution de petits États semi-indépendants et la désagrégation de l'empire turc viendront-elles compliquer les choses. Partout, dans le Yémen, en Syrie, en Mésopotamie, même au nord de l'Asie Mineure, apparaissent des chefs puissants et hardis, semblables à Ibrahim-Pacha. Un jour viendra fatalement où ils retourneront contre l'homme d'Yildiz les armes qu'il leur aura fournies.

*
* *

Les diplomates sont-ils résignés d'avance à de nouvelles tueries? Un massacre de plus n'est pas pour troubler leurs combinaisons : il leur sera facile d'ameuter l'opinion européenne contre ces *hamidiés*, bourreaux de l'Arménie. Déjà la Porte a sur place les ouvriers du massacre. Entre le Kurde et le Bédouin, elle pousse depuis quelques années une

Digitized by Google

ligne de colonies tcherkesses, dont elle a pu apprécier le travail en d'autres provinces de l'empire.

Fuyant le joug de l'Infidèle après la conquête de leur Circassie par les Russes, voici quarante ou cinquante ans que ces émigrés du Caucase se sont abattus sur les terres du Khalife. On les dispersa d'abord dans les provinces du Danube : ils y firent les « atrocités » bulgares. Après la guerre des Balkans, on les transporta dans certains cantons de l'Asie Mineure qu'ils achevèrent de dépeupler. Peu à peu, on les dirigea vers la Syrie : les plaines d'Alep devinrent intenables aux indigènes, impraticables aux caravanes. On les rejeta vers les monts et vers le désert; tout le long des chemins de fer en construction, on leur donna des terres dévastées : d'Alep à Damas, de Damas à Khaïfa et Akabah, leurs colonies disséminées occupent aujourd'hui les ruines de fortins ou de villes que les Romains jadis avaient élevés contre les nomades.

Il semble que le Tcherkesse ait enfin trouvé son rôle et sa place : sa brutale vaillance en impose à tous; l'amour de la terre et de la propriété bâtie s'éveille en lui; il quitte peu à peu sa langue étrangère, son costume de guerre et ses brochettes de cartouches; il apprend l'arabe et devient un *fellah*; autour de ses villages confortables et propres, sous sa protection, s'installent à demeure les petites tribus qui aspiraient à la vie sédentaire, mais dont chaque année les cultures et plantations étaient ravagées par les troupeaux du désert. Les voyageurs, qui

Digitized by Google

ont récemment visité les pays de Killis et d'Aïntab au nord d'Alep, la vallée du Jourdain et le plateau de Moab autour de la mer Morte, constatent ces résultats : grâce au Tcherkesse, il semble que le Turc puisse un jour posséder une bande de Confins Militaires entre la *badié*, qui restera une fournaise de razzias et de combats, et les terres pourvues d'eaux, qui reviendront sous la charrue.

En Syrie, le long des lignes françaises et khalifales, cet établissement du Tcherkesse s'est accompli avec le minimum de batailles et de meurtres : la locomotive, qui ravitaille le sédentaire et permet à tout instant de concentrer les troupes de police, est contre le nomade une arme irrésistible ; le commerce vient doubler le prix de toutes choses et donner au travail une rémunération régulière que le pillage ou la transhumance n'assurent jamais ; l'expérience de ces années dernières semble prouver que Bédouin contre Tcherkesse ne vaut.

En Mésopotamie, sur le tracé du Bagdad, la Porte installe de pareils Confins tcherkesses entre le Kurde et l'Arabe. Mais le Kurde se laissera-t-il faire aussi aisément que les Bédouins? Abandonné à lui-même, peut-être céderait-il à la discipline et, de brigand, se ferait gendarme pour recevoir à nouveau la solde de Stamboul : certaines bandes kurdes, fixées par le gouvernement dans les montagnes entre l'Euphrate et la Cilicie, sont devenues des *fellahs* excellents.

Mais si quelque Puissance, voulant barrer la route aux rails germaniques, juge expédient de fournir

Digitized by Google

Ibrahim-pacha de subsides et de munitions, peut-être trouvera-t-il chez ses congénères du Taurus et de la Perse une armée dont le nombre dépassera toutes les attentes : sur quatre millions de Kurdes, il faut bien compter six cent mille hommes en état de porter les armes; ici la vie de guerrier commence à quinze ans et finit à soixante... Les Puissances ont-elles intérêt à fomenter cette révolte? La continuation des massacres est-elle indispensable, conforme seulement à leurs intérêts les plus certains, les plus grossiers? ou, dans cette région, le Bagdad allemand ne serait-il pas une source de profits pour tout le monde, — et pour l'humanité?

Un grand commerce empruntait ce parcours, au temps où la soie et le coton étaient un monopole de l'Orient : l'Europe achetait alors de l'Islam les *perses*, les *indiennes*, les *calicots*, *madras* et *madapolams*, — toutes étoffes dont le nom dit assez la provenance : aucun tissu n'était alors plus vanté que les cotonnades de Mossoul (nous disons encore : *mousselines*) et les soieries de Bagdad (nous disons encore *bagdaquin* ou *baldaquin*). Nisibis, Mardine, Ras-ul-Aïn, Harran, Édesse, toutes les villes de cette haute Mésopotamie avaient des cotonnières dans leurs banlieues et retentissaient du chant des métiers : de l'une à l'autre, le trafic des étoffes entretenait de fréquentes et rapides caravanes. Entre ces tisseurs d'Asie et les consommateurs d'Europe, Alep au rivage du désert fut une sorte de Liverpool, jusqu'au jour où la houille anglaise

Digitized by Google

et le travail de Manchester ruinèrent ces industries de « l'Ile » qui, dès la fin du XVIIIe siècle, périclitaient. A.-G. Olivier écrit en 1796 :

On a vu à Alep douze maisons françaises, neuf anglaises, trois italiennes, une hollandaise, dont les régisseurs, au bout de douze ou quinze années de gestion, retournaient dans leur patrie avec une fortune assez considérable. A l'époque de notre Révolution, la place d'Alep avait déjà décliné : les maisons anglaises s'étaient retirées; il ne restait que deux maisons italiennes et les françaises se trouvaient réduites à neuf. On jugera néammoins de l'importance de ce commerce par celui que les Français y faisaient : celui d'exportation se montait à 2 500 000 francs, et celui d'importation à deux millions. Les articles d'exportation consistaient en toiles écrues d'Antioche, Killis, Mardin, Orfa, Aintab; en bourgs d'Alep et de Damas; en *chafarcanis* ou toiles de coton peintes de Diarbékír; en galles, coton en laine, coton filé, laines, cuivre, et diverses drogues. Les articles d'importation consistaient en drap de Languedoc, bonnets façon de Tunis, étoffes de Lyon, indigo, sucre, café, étain, plomb, fer, etc. [1].

Nous ne pouvons plus escompter l'intarissable fécondité de la cotonnière d'Amérique : le fileur, puis le tisseur yankee commencent d'en absorber toute la récolte. Voici, d'autre part, que les industries japonaise, chinoise et hindoue accaparent peu à peu la récolte de l'Extrême-Orient : l'Europe crée des cotonnières africaines, dont le rendement douteux, la main-d'œuvre grossière, le climat et mille autres désavantages devraient nous détourner. Et nous

1. A.-G. Olivier, *Voyage dans l'Empire othoman*, IV, p. 181-182.

Digitized by Google

laissons en friche ces millions d'hectares que, demain, le chemin de fer de Bagdad mettrait à la porte des Échelles de Syrie, dans la dépendance de nos flottes méditerranéennes.

Des pentes du Taurus aux rives du Golfe, la ligne ferrée traversera quelque jour un champ de coton presque continu. Mais au pied du Taurus le marais cilicien et, dans les parages du Golfe, les boues fluentes de l'Irak demanderont de coûteux et pénibles travaux, drainage, assèchement ou irrigation, fossés, digues et canaux. Dans le nord de « l'Ile », au contraire, il suffirait d'ouvrir les sillons et d'ensemencer. L'eau jaillit presque partout. *Ras-ul-Aïn* est « la Tête des Sources » : Ibn Hauqual disait que, de cette ville, sortent les eaux de plus de trois cents sources limpides, lesquelles se réunissent pour former le Khabour; elles étaient environnées d'un grillage de fer pour empêcher d'y tomber. Et la main-d'œuvre est toute proche, une main-d'œuvre experte et patiente, dont l'Europe depuis dix ans se laisse dépouiller au profit de l'Amérique : l'Arménien n'a besoin que de sécurité pour défricher à nouveau ces anciennes dépendances de la Grande Arménie, cette plaine, où le roi Tigrane avait bâti sa capitale de Tigranocerte. Descendus de leur Taurus, les Arméniens en ont toujours cultivé les dernières pentes et, pour le service du commerce, garni de reposoirs la route de l'Entre-Fleuves.

C'est par eux jadis qu'Alep, entrepôt de l'Occident, communiquait avec Mossoul, bazar de l'Inde et de la Perse. Depuis l'invasion du pays plat par les terribles

Digitized by Google

Chammars et Anezehs, le timide Arménien n'osait plus emprunter la piste directe Alep-Harran-Nisibis, que le rail doit suivre; mais juste à la lisière des monts, en contournant de loin le domaine des Bédouins, ses caravanes faisaient un grand circuit par Killis, Aïntab, Orfa, Severek, Diarbékir, Mardine et Djeziret. Cette piste était sous la main du Kurde; mais outre que le *kocher*, avant d'être embrigadé en *hamidié*, n'opérait qu'isolément et n'attaquait d'ordinaire que les convois mal accompagnés, une sorte de pacte liait chaque Arménien à un Kurde qu'il appelait son aga; moyennant tribut régulier, l'aga laissait travailler et même protégeait son Arménien.

Aux étapes, des bazars arméniens s'étaient installés, dont les marchands enrichis — quelques milliers de francs font un homme riche en ces terres misérables — possédaient les jardins de la banlieue, achetaient même quelques champs de la périphérie et y installaient comme fermiers des congénères appelés de la montagne. Avant les massacres, la géographie officielle[1] comptait 10 000 Arméniens autour d'Alep, 2 800 autour de Killis, 4 000 autour d'Aïntab, 4 500 autour d'Orfa, 3 800 autour de Séverek, 10 000 autour de Diarbékir, 15 000 autour de Mardine, 6 000 autour de Nisibis, 5 000 autour de Djeziret. Ces chiffres ne comprenaient que la population fixée; ils étaient doublés, triplés peut-être, par les travailleurs agricoles, qui descendaient chaque année des monts pour les labours

1. Voir Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, vol. II.

Digitized by Google

ou la récolte, et par les gens de la route qui circulaient presque sans arrêt de bazar en bazar. Cent mille Arméniens peut-être vivaient sur cette bordure de l'Arménie propre : leur nombre croissant avec leur richesse, ils semblaient appelés à un grand rôle dans le développement pacifique de l'Asie, car, au delà de Mossoul, leurs relations ou leurs colonies se continuaient jusqu'à Bombay et jusqu'à Bokkara : ils étaient comme les premières piles du pont d'amitié, que la civilisation européenne doit jeter quelque jour, par-dessus la sauvagerie turque, kurde et bédouine, vers la Perse des artistes et des poètes ou, plus loin, vers les civilisations de l'Inde et de la Chine.

Entre Jaunes et Blancs, entre Européens et Extrêmes-Orientaux, tant que les relations ne seront établies que par mer, c'est en vain que les gouvernements signeront des accords ou même des alliances : le commerce maritime n'a jamais établi entre les peuples l'amitié. Les nations se détestent quand elles ne se connaissent que par leurs marins. Il reste toujours du pirate dans le matelot : les plus pacifiques débarquent avec une envie de « faire la bombe », qui ne les dispose ni au respect des coutumes, ni à la compréhension des indigènes; les plus honnêtes, en rembarquant, croient avoir tout arrangé, quand ils paient les assiettes ou les dieux cassés. Et il reste toujours du conquistador dans le capitaine : les plus scrupuleux ne se tiennent obligés envers les terriens qu'à la lettre des contrats. Aux temps de Minephtah

Digitized by Google

(XIVe siècle avant J.-C.), les « Peuples de la mer » — c'étaient des gens de Chypre, d'Asie Mineure et de Crète — étaient en exécration aux bonnes gens de l'Égypte : aujourd'hui encore, il n'est pas une terre de l'Europe où le populaire ne garde quelque sourde haine de l'Anglais.

Entre l'Extrême-Orient et notre monde occidental, un seul pacte d'amitié durable fut sur le point d'être conclu, aux VIe et VIIe siècles de notre ère. Le pays des Fleuves, où n'avait pas encore paru l'Islam, était alors annexé au christianisme; une Église, indépendante de Rome et de Constantinople, réunissait les « Chaldéens » — c'est le nom que ces chrétiens se donnaient et que leurs fils se donnent encore — sous la houlette du « Patriarche de l'Orient » : jaloux de cette indépendance, Grecs et Latins se sont mis d'accord pour accuser les Chaldéens de suivre l'hérésie de Nestorius, et pour les flétrir du nom de *Nestoriens*.

Les caravanes de ces Nestoriens avaient entrepris le commerce et la conversion de la Perse, de l'Hyrcanie, de la Bactriane, du Turkestan et de la Mongolie. Elles avaient atteint la Grande Muraille et, pour le trafic de la soie, installé des communautés dans les provinces occidentales de la Chine; elles y avaient fait des prosélytes; il y subsiste encore les souvenirs d'une Église nestorienne-chinoise. Une route continue à travers l'Asie s'ouvrait aux hommes de paix et de bonne volonté; les combinaisons d'intérêts, un perpétuel contact, la nécessité de concessions et de ser-

Digitized by Google

vices réciproques allaient tracer lentement un sillon de concorde entre le christianisme de notre Méditerranée et le bouddhisme de l'Extrême-Orient : qui sait quel Messie ou quel Prophète aurait tenté quelque jour de concilier ces religions, si pareilles en tant de leurs concepts?

L'Islam survint, qui submergea les Chaldéens sans trop les massacrer : les Khalifes de Bagdad témoignèrent même quelque déférence au Patriarche de l'Orient. Mais ils n'usèrent de la route et des guides nestoriens que pour la « guerre sainte », pour la dévastation de la Perse et de la Bactriane, pour l'enrôlement et le déchaînement sur le monde asiatique des Turcs et des Mongols. A travers toute la terre habitée, depuis le pied de la Grande Muraille jusqu'aux rives du Sénégal vers l'extrême couchant, le sabre du Khalifat, dépeuplant et nivelant une large zone, rejoignant bout à bout les *Gobis* mongols, les *Koums* turcomans, les *Kewirs* iraniens, les *Badiés* syriennes et arabiques et les *Saharas* africains, barra l'Ancien Monde d'une écharpe de déserts (*Sahara*), de steppes (*Badié*, *Kewirs*), de sables (*Koums*) et de vides (*Gobis*), et l'humanité sédentaire fut coupée en trois tronçons par ce fleuve de nomades où les deux courants arabe et turc venaient alterner : au nord des déserts, l'Europe chrétienne; à l'est, l'Asie bouddhique; au sud, l'enfantine Nigritie.

Durant sept ou huit siècles, ce fleuve infranchissable interposa sa violence entre les jeunes civilisations occidentales et les vieilles civilisations de

Digitized by Google

l'Extrême-Orient. Des unes aux autres, c'est à peine si quelques caravanes pouvaient aller et venir, en payant de lourdes rançons aux seigneurs de l'Islam.

Il fallut sept ou huit siècles (VIIIe-XVIe siècles de notre ère) avant que nos flottes, contournant l'Afrique, pussent retrouver les marchés de l'Inde et de la Chine : à la caravane terrestre, on substitua les longues traversées sur ces routes de la mer que, durant trois siècles encore, l'Europe s'efforça d'aménager et de raccourcir. La besogne est aujourd'hui faite : détroits surveillés et éclairés, Suez coupé, Afrique, Inde et Indo-Chine transformées en colonies, nous régnons sur les mers de l'Ancien Monde. Et nous pensions que cette maîtrise des Océans nous assurerait quelque jour, avec l'exploitation de tous les rivages, la domination de tous les hinterlands. Il y a dix ans à peine, nous faisions encore le rêve d'une humanité réunie sous la thalassocratie des peuples chrétiens. Les victoires du Japon et le réveil de la Chine nous ramènent aujourd'hui à de plus sages pensées.

Nous découvrons que ces Jaunes sont des hommes comme nous, capables des mêmes travaux et des mêmes conquêtes sur la nature et sur les hommes; que leurs civilisations ont longtemps valu mieux que les nôtres et que leurs vertus individuelles et sociales nous seraient encore d'un utile exemple. Nous ne mettons plus le progrès de l'humanité dans la sujétion de ces peuples « inférieurs » à nos caprices de races privilégiées. Nous sentons que la paix et la

Digitized by Google

prospérité de l'univers seront chancelantes tant que nous n'étendrons pas aux peuples de toutes couleurs, de toutes langues et de toutes religions le respect de ces droits personnels et nationaux, dont la Révolution a voulu faire la loi de notre Europe.

Avant qu'un si beau rêve transforme l'actuelle réalité, il faudra peut-être de grandes guerres encore : il faudra sûrement de grandes routes de paix et d'intérêts communs.

L'ancienne route des Nestoriens apparaît, non comme la plus aisée, ni comme la plus rapide, mais comme la seule praticable ; car les Transsibériens ou les Transasiatiques des Russes, Moscou-Vladivostock, Moscou-Pékin, Moscou-Bombay, ne seront que des chemins de guerre tant que la Russie elle-même ne sera qu'un empire militaire, et combien de siècles faudra-t-il encore pour transformer ces peuples et ces terres russes en des prolongements véritables de l'Europe, en des adeptes du droit nouveau? Si quelque révolution subite venait à dissoudre cet empire du Tsar, durant combien de siècles l'anarchie nomade rendrait-elle aux guerres civiles ces plaines des Scythes, des Cosaques, des Kirghizes, qui furent jusqu'à nos âges un champ de perpétuelles batailles et où, depuis trois siècles à peine, l'autocratie moscovite a du moins imposé la règle de sa police ?

Les Nestoriens ont presque disparu. Les conversions et persécutions musulmanes les avaient entamés. Les cyclones turcomans et mongols les décimèrent et les chassèrent de la plaine aux montagnes,

Digitized by Google

où depuis quatre cents ans les Kurdes les ont massacrés. C'est à peine s'il reste aujourd'hui quelques milliers de ces chrétiens trop pacifiques, les uns relégués dans les hautes vallées du Zab et conservant leurs rites ancestraux, les autres redescendus au bord du Tigre et jouissant d'une nominale protection de la France depuis qu'ils sont rentrés dans l'obédience de Rome (1662). Ces Chaldéens de la plaine et ces Nestoriens de la montagne (ce sont les deux mots que la langue officielle applique aux adeptes des deux communions) sont aujourd'hui trop peu nombreux pour reprendre l'œuvre des ancêtres; mais à la fin du XIXe siècle les Arméniens semblaient de force à les remplacer.

Déjà les Arméniens de « l'Ile » avaient rétabli la communication entre les grands emporiums de la Petite Arménie sur le golfe de Chypre, Mersina et Alexandrette, et les grands bazars arméniens de la Perse, Tauris, Téhéran et Ispahan. Au delà de la Perse, la protection anglaise convoyait leur caravanes vers les passes de l'Afghanistan. Dans les ports de la Caspienne sur les routes du Khorassan et au long du Transcaspien, leurs congénères, sujets de la Russie, commençaient d'aménager les étapes. Ils arrivaient à ces portes du Turkestan chinois d'où la barbarie turque et mongole s'est jadis déversée sur le monde, où la civilisation européenne revient frapper aujourd'hui et découvre, sous les sables de quinze siècles, les monuments des Grecs d'Alexandre...

Ainsi, du golfe de Chypre au golfe du Petchili, ce

Digitized by Google

cheminement de fourmis industrieuses entreprenait de percer toute l'Asie : la patience et la souple ingéniosité de cette race, jointes à une sobriété exemplaire, auraient accompli, bien plus vite qu'on ne pense, cette œuvre de géants; derrière ces précurseurs, notre civilisation marchait sans violence et sans meurtres. Car ces Arméniens étaient déjà des nôtres : ils mettaient dans leurs écoles le plus net de leurs gains et, par une heureuse rencontre, les missionnaires catholiques et protestants rivalisaient pour les dresser aux conceptions européennes, tandis que leur Église nationale leur conservait les traditions des aïeux : convertie au christianisme par Grégoire l'Illuminateur, l'Arménie a gardé son Église « grégorienne ». Ce peuple d'Asiatiques européanisés continuait, par le gros de la nation, la vie d'autrefois, et, par l'élite de chaque communauté, prenait le goût des nouveautés occidentales. Sous la ferme discipline du clergé romain, les uns faisaient leur éducation latine à Mossoul, Diarbékir et Alep; mais le protestantisme, prêché par les Américains et protégé par les Anglais, en attirait un bien plus grand nombre dans les écoles anglo-saxonnes d'Aïntab et de Karpout...

Abd-ul-Hamid extermina ces « révolutionnaires » en deux campagnes de massacres (1895-1897) : M. de Contenson a raconté l'effroyable tuerie d'Orfa; j'ai dit les atrocités dont un consul de France fut le témoin à Diarbékir[1]. Depuis dix ans, la condition des

1. Voir *la Politique du Sultan.*

Digitized by Google

Arméniens n'a fait qu'empirer : aux massacres organisés ont succédé les meurtres quotidiens, le pillage, les emprisonnements, la famine. La charité des missionnaires parvient à nourrir quelques-unes des communautés urbaines. Mais, dans les campagnes, personnes et propriétés sont la proie du gendarme et du nomade. Voici les lettres qu'en ces derniers mois ont reçues les comités de secours :

Kharpout, décembre 1906.

L'année qui vient de finir fut pour la population arménienne de notre vilayet de Kharpout une année terrible. Jamais, depuis les massacres, on n'avait vu une lutte aussi acharnée, aussi tenace entre chrétiens et musulmans : les chrétiens pour avoir droit à la vie, et les musulmans pour se débarrasser de ces raïas. Mais nous étions faibles et nous n'avions personne pour nous protéger, pas même la silhouette d'un consul[1]. Il est vrai que la France avait bien voulu nous envoyer, en 1904, un vice-consul; mais, disons-le doucement pour ne pas faire rougir nos amis de là-bas, depuis longtemps il y a un consulat sans consul. Aussi le gouvernement ottoman ne se gêne guère.

Les Turcs ont organisé au début même de 1906 une chasse aux chrétiens, comme pour fêter le dixième anniversaire des vêpres arméniennes, ils ont envoyé par poste, à des notables arméniens, des lettres et journaux compromettants pour les accuser ensuite de propagande révolutionnaire et faire croire aux simples qu'il existait dans le vilayet plus de 500 révolutionnaires prêts à tout. Dès lors, arrestations sans nombre, perquisitions à domicile. Les trois valis, qui se sont succédé dans le courant de l'année, au lieu d'apaiser les esprits, ont excité la haine et la rapa-

1. M. Young, consul des États-Unis, n'est qu'un simple agent de commerce.

Digitized by Google

cité de leurs coreligionnaires, permis la violence et le vol sous toutes ses formes[1].

Notre vilayet de Kharpout est, entre tous les vilayets celui où les Arméniens sont le plus instruits, le plus civilisés et où le bien-être est quasi général, grâce au secours que nos compatriotes d'Amérique envoient périodiquement. Aussi les Turcs ont-ils juré de détruire cet élément dangereux, et ils y arriveront sûrement si l'une des six grandes puissances ne nous envoie pas un consul énergique, un homme qui connaisse nos besoins.

Genève, 25 mars.

Les nouvelles d'Arménie sont de plus en plus alarmantes. La situation est tragique. Les districts de Mouch et Bitlis sont un véritable enfer. Le gouvernement chasse les Arméniens de ces régions et distribue leurs terres aux musulmans émigrés du Caucase. La population arménienne s'est enfuie à Diarbékir, Alep et Erzeroum. Les Turcs enlèvent les jeunes Arméniennes et les islamisent par force. La perception des impôts est devenue un terrible instrument de torture. Le gouvernement, impuissant à arrêter l'agitation antigouvernementale parmi les Kurdes et les Turcs, veut l'étouffer dans du sang arménien. La crainte est grande du renouvellement des massacres. A bout de forces, les Arméniens s'adressèrent au consul russe d'Erzeroum, pour embrasser l'orthodoxie et obtenir protection ; faute de quoi, ils déclarent être prêts à embrasser l'islamisme. Le village entier de Bakaridj est déjà islamisé. Les consuls européens sont impuissants.

Les Arméniens ne trouvent plus de sûreté que dans l'exil : par milliers, depuis douze ans, ils sont

1. Le vali actuel n'est que trop fameux par son fanatisme. Rappelé de Diarbékir, il y a quelques années, sur les instances de l'ambassadeur de France, il fut envoyé ici comme un présent aux Arméniens.

Digitized by Google

allés porter en Amérique une main-d'œuvre dressée aux opérations du filage et du tissage. Les États-Unis étaient pourvus de coton, de houille, de machines et de main-d'œuvre grossière; ces Arméniens leur ont fourni les contre-maîtres et chefs d'équipe, qui permettent aujourd'hui à l'usine américaine de faire concurrence à notre industrie. L'Europe, l'Angleterre en particulier, ont-elles intérêt à prolonger ce mouvement? Dans « l'Ile » ces travailleurs rouvriraient les sillons d'autrefois, relèveraient les ruines et nous rendraient un marché jadis prospère? Du Taurus, où ils sont dépouillés par le Kurde de leurs villages et de leurs champs, des milliers d'Arméniens accourraient tout le long de la ligne, dans la plaine abandonnée, du jour où ils pourraient escompter la protection d'une police européenne ou, seulement, le lointain contrôle d'une puissance intéressée à la prospérité du pays.

De la situation présente, c'est l'Angleterre surtout qui fait les frais : plus l'Asie ottomane s'appauvrit, plus les affaires anglaises y diminuent. Les anciens clients de Manchester n'achètent plus que camelote allemande ou italienne. Le consul anglais à Erzeroum écrit en 1905 et répète en 1906 :

Le seul changement notable dans le commerce de cette année est l'extraordinaire accroissement des importations allemandes et italiennes. La cotonnade anglaise a subi un déchet de 25 p. 100. Mais personne n'attendait une hausse globale de 20 p. 100, ni que cette différence de 45 p. 100 sur l'année 1903 fût au profit de l'Allemagne et de l'Italie.

Digitized by Google

300 000 livres sterling (7,5 millions de francs) sont la moyenne annuelle des importations d'étoffes de notre marché : il y a quelques années, ces 300 000 livres étaient entièrement dépensées dans le Royaume Uni; aujourd'hui, *pour commencer*, l'Allemagne et l'Italie nous en prennent un tiers [1].

Et le consul s'efforce de rassurer ses nationaux sur les risques de ce trafic : « Les représentants des maisons anglaises devraient faire le voyage...; les difficultés du voyage ne sont pas aussi grandes qu'on le dit...; le Kurde est d'ordinaire fort accueillant pour les étrangers...; le temps, de mai à octobre, est généralement beau...; la région est intéressante...; le paysage par endroits est splendide. » L'Anglais a toujours pensé que le moindre bout de rail ferait mieux son affaire : si Manchester veut reprendre ses clients arméniens, qui ont compté parmi ses meilleurs et qui ne demandent qu'à lui revenir, la diplomatie de Londres aurait grand tort de continuer son obstruction intransigeante. Ici encore, l'entreprise germanique servirait d'abord les intérêts de l'Angleterre.

Les grandes tribus bédouines rejetées au désert, les beys kurdes ramenés sous la crainte ou enrôlés comme gendarmes, le Tcherkesse lancé comme éclaireur et pionnier, l'Arménien rendu à son champ et à sa caravane, tout le pays remis en culture par les petites tribus déjà mi-sédentaires et par le *Kocher*

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3442.

Digitized by Google

lui-même qui sait apprécier les revenus d'un *tchiflick* (ferme) : le rail en quelques années opèrerait cette transformation radicale; au bout de ce rail, Mersina, Alexandrette et les ports de Chypre restitueraient aux cotonnades anglaises le monopole dont elles jouissaient autrefois.

Et les charbonniers anglais ont ici les mêmes intérêts. De la ligne principale, deux embranchements doivent se détacher, qui desserviront les villes d'Orfa et de Mardine et amorceront, en quelque sorte, la descente arménienne vers Harran et Ras-ul-Aïn : si la Russie y consentait, tôt ou tard ils monteraient jusqu'à Diarbékir et jusqu'aux portes de la Grande Arménie, Kharpout ou Bitlis. Même réduits à quelques dizaines de kilomètres, ces embranchements peuvent amener une révolution dans le commerce des métaux. La région de Diarbékir a des mines de cuivre, qui, malgré les barbares procédés d'extraction et de traitement, malgré l'absence de routes et l'emploi du chameau, font descendre vers Alexandrette et Samsoun des chargements considérables :

La mine d'Arghana Maden a été découverte en l'an 512 de l'hégyre (1096). Les gisements connus s'étendent sous un espace d'environ 12 000 mètres carrés. Le minerai est riche en cuivre et sa teneur paraît généralement augmenter au fur et à mesure de l'approfondissement : en moyenne elle est de 30 p. 100 de cuivre, 30 p. 100 de soufre et 40 p. 100 de fer; une bonne exploitation obtiendrait un rendement de 16 p. 100 du minerai passé à la fusion.

Faute de machine à broyer et à brocarder, le minerai est cassé au marteau dès sa sortie de la mine; on en forme

Digitized by Google

ensuite des meules coniques qui sont entièrement recouvertes de bois; on y met le feu et ce premier grillage dure trois jours. Puis on transporte la matte dans des fours en plein air que l'on remplit de bois et de minerai par couches alternatives et ce second grillage dure vingt-quatre heures. La nouvelle matte ainsi extraite est d'une teneur de 25 à 30 p. 100 de cuivre; mais le métal en se désulfurant s'est oxygéné. On y remédie par une troisième opération dans des fours clos et chauffés au bois, qui donnent le *cuivre noir*. Des chameliers le transportent alors à l'usine de Tokat, dans le vilayet de Sivas, pour qu'il y subisse le dernier raffinage.

De la mine à l'usine de Tokat, sur un parcours de 390 kilomètres, la route en plusieurs endroits est impraticable. De même vers Alexandrette (450 kilomètres), port d'embarquement du *cuivre noir*, il y a de longues solutions de routes. Et les environs d'Arghana Maden sont entièrement déboisés[1].

Depuis que ces lignes ont été écrites (1891), les massacres arméniens sont venus compliquer la situation, enlever la main-d'œuvre, achever de couper les routes, de dévaster les forêts : il faut aller aujourd'hui chercher le bois à cent et cent vingt kilomètres de la mine... Et il est en Angleterre des métallurgistes qui cherchent du minerai pour lutter contre la concurrence américaine; on nous menace de la tyrannie transatlantique et de ces Rois du Cuivre qui réussiraient à affamer nos usines! Et il est à Sheffield, à Birmingham, dans tout le *Black Country*, des fabricants de machines et d'outils qui réclament des marchés nouveaux, tandis que les charbonniers anglais

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 481 et suivantes.

Digitized by Google

s'irritent de l'invasion allemande, belge, japonaise dans l'*estate* mondial de la houille britannique!...

Le Bagdad allemand viendrait décharger à Mersina des monceaux de *cuivre noir* ou de minerai, qui rendraient à Chypre anglaise sa renommée la plus ancienne : Kypros redeviendrait la grande traficante de matières cupriques. Tous les prospecteurs sont d'avis que ces mines d'Arghana Maden seraient un autre Rio-Tinto, le jour où la houille pourrait les atteindre.

Digitized by Google

V

A Nisibis, la traversée de « l'Ile » n'est encore qu'à moitié faite : pour atteindre le Tigre, il reste deux cents kilomètres; mais le pays et les conditions changent presque du tout au tout. Après les pénibles traversées du Taurus et de l'Amanus, après les dangers de la steppe mésopotamienne, la ligne entre enfin dans la partie facile de l'entreprise : de Nisibis jusqu'à Bagdad, trois sections, Nisibis-Mossoul, Mossoul-Tekrit, Tekrit-Bagdad, semblent ne réserver aucun risque.

De Nisibis à Mossoul, le pays est une large et plate vallée, tournée vers l'Orient, un couloir dont l'entrée dépasse cent kilomètres et que le Tor Abdin et le Djebel Singiar, bordent au nord et au sud. La marée bédouine a pénétré aussi dans ce golfe de « l'Ile » : les Chammars courent par là jusqu'à la rive occidentale du Tigre, tandis que les Kurdes descendent à l'autre bord. Les indigènes ont été supprimés ou rejetés aux monts. Les vieux géographes arabes, que cite Edrisi, voyaient déjà ce pays déshabité :

Digitized by Google

Toute cette région est en proie aux incursions des nomades et quoique les villes soient entourées de murailles, cependant leurs habitants sont souvent obligés de se réfugier dans des cavernes. Nisibis est grande, bâtie dans une plaine; elle possède des marchés florissants, des rendez-vous pour le commerce; elle a de l'industrie, notamment des fabriques de belles étoffes et de l'eau en abondance. La principale source surgit d'une gorge; les eaux se répandent dans les jardins, dans les champs, dans la plupart des édifices et des maisons. Tout autour, à une grande distance de la ville, il y a de jolis villages, de vastes territoires, de fertiles collines où abondent les céréales et les troupeaux.[1]

Les guerres turco-persanes, puis les rébellions kurdes et bédouines ont tout saccagé. Le Tor Abdin, le Taurus des Moines, fut le refuge des chrétiens : le *sandjak* (préfecture) de Mardine et de Djeziret compte encore soixante-dix ou quatre-vingt mille Chaldéens, Syriens, Arméniens, Jacobites, Orthodoxes, Catholiques, etc. Le Djebel Singiar fut le refuge de cette étrange nation des *Yézidis* qui, parlant un dialecte kurde, ont amalgamé dans leur religion des paroles musulmanes et chrétiennes, des rites païens, la croyance en un Dieu unique, le souvenir des deux Principes du Bien et du Mal, l'amour de Jésus-Christ et le respect de Satan : des cérémonies symboliques devant un chandelier de bronze, surmonté d'un oiseau, les ont fait accuser par tous leurs voisins d'adorer le *Roi Coq*, *Melek-Taous*, et les musulmans leur ont fait expier, par une

1. Edrisi, trad. Jaubert, II, p. 150.

Digitized by Google

guerre implacable, leur manque de « Livre ». Bible et Évangile suffisent pour donner la vie sauve à ceux qui les lisent dans les terres du Coran ; mais, le Prophète ordonnant d'exterminer toute nation qui n'a pas un Livre, Arabes, Kurdes et Turcs ont, depuis quatre siècles, exécuté d'une manière féroce cette condamnation sur les Yézidis. Le Djebel Singiar offrit à ces malheureux une forteresse, où jusqu'en 1840-1850 ils gardèrent leur indépendance; les valis turcs du *tanzimat* (réforme) vinrent les y pourchasser; après la tuerie d'Omer-pacha (1892), c'est à peine s'il en est resté quelque huit ou dix milliers[1].

Au pied du Tor Abdin s'étend un pays fertile que le passage des caravanes et des explorateurs nous a rendu familier : Niebuhr, Olivier, Ainsworth, Layard, etc.., et récemment von Oppenheim nous ont décrit cette plaine ondulée, barrée de douze ou quinze rivières qui se réunissent dans le Gargar pour se décharger dans le Khabour et l'Euphrate, et ces collines menant au brusque ressaut du Tor, avec leurs vignes, leurs vergers, leurs buissons de roses. Une herbe fleurie au printemps, brûlée dès la fin d'avril, couvre des milliers d'hectares où il suffirait de l'ombre d'un gendarme, d'une ligne de colonies tcherkesses pour ramener les chrétiens des monts et la richesse d'autrefois :

Les bons paturages sont communs; le *caza* de Nisibin, entre autres, où se trouvent de vastes prairies, au milieu

1. Voir le livre de J. Menant, *les Yézidis*, Leroux, Paris, 1892.

Digitized by Google

desquelles les tribus turcomanes et kurdes se plaisent à dresser leurs tentes, produit et livre à l'exportation de grands troupeaux de moutons, de chèvres et de chameaux et tire un bon profit des accessoires de cette production, beurre, lait, fromage, poil des chèvres *mohair* et laine des moutons. Les riantes prairies, émaillées de fleurs, avaient valu à Nisibin dans l'antiquité le nom d'*Anthemusiae*; les abeilles font leur récolte sur les rosiers qui y croissent à foison et qui, — particularité signalée par l'historien arabe Hadji Khalfa, — ne donnent que des roses blanches d'une délicieuse odeur [1].

Au pied du Singiar, c'est terre inconnue; depuis Forbes (1838), nul Européen ne s'est aventuré dans cette mêlée de Bédouins, de Kurdes, de Yézidis et de Turcomans. Mais on sait que d'innombrables *tells* (buttes) marquent la place de villes assyriennes et que des taureaux ailés, pointant leurs têtes humaines au sommet de ces buttes, ont valu à l'une d'elles le nom de Tell des Bœufs. Au temps d'Edrisi, Singiar « au milieu du désert est une ville ceinte de murs en pierre très solide. On y trouve de l'eau et tout autour sont des villages; on y recueille des fruits en abondance [2]. » Aujourd'hui encore, toute la Mésopotamie vante les figues de cette région.

En approchant du Tigre, le rail devra percer une double et triple rangée de hauteurs, un chaos de collines et de vallons, qui bordent la rive droite du fleuve. D'anciennes tribus bédouines sont venues

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 417.
2. Edrisi, trad. Jaubert, II, p. 149. Cf. M. von Oppenheim, *op. laud.*, II, p. 150 et suivantes.

Digitized by Google

depuis quarante ans s'y fixer. Abd-ul-Hamid a même décidé quelques familles des Chammars à y planter leurs tentes à demeure. Le voisinage des villes a toujours pour effet d'émietter les tribus, d'en détacher les moins turbulents ou les plus faibles et de créer dans les banlieues une zone de reposoirs où le Bédouin, qui s'en vient au bazar, prend l'habitude de demeurer. Entre la *badié* et le pays sédentaire, cette zone peu à peu se peuple et se pacifie; la marée du désert y jette chaque année quelques écumes ou quelques alluvions. Les Allemands qui, par l'intermédiaire de M. von Oppenheim, sont entrés en rapports avec les grands cheikhs, espèrent que, sitôt ouverte, leur ligne sera bordée de gros villages, de céréales, de vignobles et d'arbres fruitiers; deux millions d'hectares sont susceptibles de cultures; on n'y compte aujourd'hui que cent cinquante mille habitants groupés en huit ou neuf villes et bourgs.

Mossoul : 65 000 habitants; 50 000 musulmans; 10 000 chrétiens de tous rites; 30 000 israélites; 2 000 Yézidis, Chabaks, etc; 29 mosquées, 13 églises, 135 moulins. Mossoul, port du Tigre et pont des caravanes, Mossoul, remplaçante de Ninive qui se dressait de l'autre côté du fleuve, n'est plus que l'ombre d'elle-même [1]. Elle fut jadis l'une des places fortes et l'un des marchés où venaient se débattre les affaires

1. On trouvera une description détaillée dans M. von Oppenheim, *op. laud.*, II, p. 169 et suivantes.

Digitized by Google

du monde. Sa route fluviale lui amenait les marchands et les armées du nord; les routes terrestres y confluaient du sud, de l'est et de l'ouest : dans tout l'univers, on chercherait une place ayant vu tant de batailles et tant d'échanges entre les humanités les plus lointaines. Les fouilles des Français et des Anglais ont ressuscité Ninive et peuplé nos musées de ces monuments formidables où, pour glorifier les plus sauvages exploits, une poigne de géants semble avoir modelé des blocs de rocher. Le rail des Allemands ressuscitera Mossoul et les ingénieurs de Guillaume II pourront quelque jour transcrire l'inscription de Sennachérib : « J'ai reconstruit les voies anciennes, élargi les rues étroites, fait de la ville entière une cité resplendissante comme le soleil. » Dans cette Asie antérieure, Ninive et Mossoul furent à ce carrefour de routes ce que, dans notre Europe, Paris ou Francfort peuvent être aujourd'hui.

A travers le Taurus arménien, les rois de Ninive montaient déjà vers les lacs et les fraîches vallées de Van. A travers le Djabal iranien, qui sait quelles armées de Scythes et de Mèdes suivirent durant soixante ou quatre-vingts siècles les mêmes sentiers que plus tard les Mongols de Tamerlan et les Persans de Nadir Chah? Le Tigre offre aux radeaux un rapide chemin : sur ce fleuve de la Flèche, quand ne soufflent pas les rafales de vent contraire, passagers et marchandises filent à travers les roches, les ruines de ponts et de digues et les bandes de voleurs. Les bas-reliefs assyriens nous montrent déjà, descendant au

Digitized by Google

fil du courant, les planchers d'arbres et d'outres, qui viennent encore aujourd'hui de Diarbékir et coulent vers Bagdad. M. de Cholet descend ainsi de Diarbékir à Mossoul et de Mossoul à Bagdad :

Pour quitter Diarbékir et descendre le Tigre, nous faisons construire un kélek, sorte de grand radeau porté par des outres en peau de mouton, avec une maisonnette de cinq mètres de long sur quatre de large; comme ces dimensions, inusitées, paraît-il, ne sont pas du goût des ouvriers et que les portes de la ville sont trop étroites pour laisser passer cette habitation sommaire, nous sommes contraints d'y faire travailler en dehors des murailles; malgré l'inintelligence et la paresse des gens qui la construisent, nous constatons, le 24 février, que tout sera prêt pour le lendemain et que nous pourrons commencer notre descente vers Mossoul et Bagdad. Nous surveillons nos derniers préparatifs d'embarquement, puis, quand tout est paré, que nos hommes et nos provisions sont à bord, détachant la corde de branchages qui nous retient, nous nous laissons emporter par le courant rapide. Nous passons comme une flèche, tout en tournoyant vivement, sous le pont par lequel nous sommes arrivés, et, peu d'instants après, Diarbékir, grâce aux nombreux coudes du fleuve, a déjà disparu.

Dans le kélek qui nous emporte, n'entre ni un clou ni un morceau de chanvre; il se compose exclusivement de trois cent cinquante outres sur lesquelles repose un léger clayonnage de branchages retenus par des lianes et des roseaux. Notre maisonnette, occupant la majeure partie de sa superficie, se trouve maintenue par son propre poids et celui de nos bagages.

La routine est telle dans ces pays que, depuis des milliers d'années, rien n'y a été changé. Déjà les premiers Assyriens se servaient de radeaux pareils aux nôtres; on les voit reproduits dans les bas-reliefs de Kouyoundjik, de Khorsabad et de Nimroud, tels qu'ils sont encore aujour-

Digitized by Google

d'hui, avec leurs outres jointives, leur mince plancher, leur cargaison peu élevée et également répartie jusque sur les bords, et les deux rames immenses, formées de minces planchettes encastrées normalement entre deux troncs d'arbres.

Ce radeau carré, dirigé seulement par ces deux grandes rames qui font aussi l'office de gouvernail, ne nous semble pas très maniable, et dans les nombreux rapides, au travers des rochers, ainsi que parmi les tourbillons et les remous que la crue produit en tous sens, nous ne nous trouvons que médiocrement en confiance. Cependant à la longue nous constatons que nos kélekdjis connaissent bien leur affaire, qu'ils nous mènent dans les bons passages et que, malgré que nous tournions parfois sur nous-mêmes comme une toupie, ils restent toujours assez maîtres de leur kélek pour le bien conduire dans les endroits difficiles. Leur méthode de navigation est d'ailleurs fort simple : se maintenir constamment au plus fort du courant, sûrs que de cette façon ils se trouveront toujours là où l'eau sera le plus profonde et qu'ils ne courront pas le risque de s'échouer.

La membrure du radeau craque et gémit de partout, mais les assemblages des outres et du tablier, exclusivement faits cependant avec des lianes et des roseaux, présentent tant de souplesse que le tout se plie, se contourne, se maintient toujours exactement à la surface de l'eau et ne se disjoint jamais.

De Diarbékir à Bischeri, le Tigre méandre dans une plaine d'alluvions, un ancien lac comblé, dont les eaux se sont écoulées par une longue, profonde et tortueuse gorge du Tor Abdin. Puis, de Bischeri à Djeziret, durant cent cinquante kilomètres, c'est dans cette fissure une série de cascades et de tourbillons entre de hautes falaises, dont les eaux d'hiver balaient jusqu'aux rebords, dont les eaux d'été ne lèchent que le pied : le fleuve sauvage bondit parmi

Digitized by Google

les roches qu'il entraîne : « L'allure du *kelek* devient effrayante; c'est à peine si nous avons le temps de distinguer au-dessus des berges les hameaux kurdes dont toute la population se presse sur les terrasses des maisons pour nous voir passer. » Diarbékir est à 600 mètres d'altitude; Djeziret n'est plus qu'à 300 mètres environ. A Djeziret, on débouche soudain dans la plaine tropicale et, sortant de l'hiver montagneux, on tombe en plein été, parmi les fleurs et les oranges. Plié et replié sur lui-même, le Tigre d'une allure moins violente se promène parmi les coteaux, où dorment les ruines de villes assyriennes : des Kurdes et des Nestoriens sédentaires y cultivent à l'automne des champs que, la moisson faite, ils abandonnent pour leurs habitations d'été sur les montagnes du pourtour; ce bassin de Djeziret à Mossoul, encadré de monts et de collines, est durant la saison chaude une terrible bouilloire.

Il y a de très belles forêts de chênes autour de Djeziret; la cueillette des noix de galle est très abondante; les abeilles, qui donnent un miel fort estimé et une cire odoriférante, se creusent des habitations souterraines dans le mont Kiaveh. Les plaines des environs, bien arrosées et bien cultivées, donnent de belles récoltes de céréales, de légumes et de fruits... A 45 kilomètres à l'est de Djeziret, à Harpot près de Nahravan, il existe un dépôt houiller, dit-on, très riche. On avait commencé à l'exploiter et quelques chargements avaient été expédiés par le Tigre jusqu'à Bagdad, pour l'approvisionnement des bateaux à vapeur; cette exploitation a été suspendue à cause du manque de route entre la mine et le Tigre [1].

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 513-514.

Digitized by Google

Longtemps l'Angleterre a semblé prendre le plus vif intérêt à cette région et aux populations nestoriennes, que les missionnaires protestants avaient entrepris de défendre contre les séductions de Rome. Tandis que les dominicains de Mossoul s'efforçaient de ramener ces hérétiques-schismatiques aux dogmes et à l'obédience catholiques, les Anglo-Américains voulaient retrouver dans les rites de cette primitive Église une justification de leur Réforme, un témoignage contre les innovations et perversions papistes. Ces pieux montagnards ont longtemps espéré un secours de Londres. Tant qu'une ligne ferrée ne les mettra pas au contact de nos flottes, je ne vois pas que leur condition puisse être améliorée : les diplomates anglais devraient relire les chapitres émouvants où Layard décrit leur atroce misère.

Au-dessous de Mossoul, le fleuve, plus profond, est grossi de grandes rivières, — les deux Zabs et l'Adhem-meri que lui envoie le Djabal iranien :

Nous sommes de nouveau emportés par le cours impétueux. Le maudit vent nous assaille à peine sortis de la ville et nous sommes obligés de nous arrêter après une heure et demie de marche.

Nous ne sommes pas plus tôt endormis qu'un vacarme horrible nous réveille : nos hommes crient à tue-tête et les pierres pleuvent sur notre maisonnette. Ce sont des voleurs qui, portés sur des outres, ont accosté le radeau et sont impudemment montés à bord pour nous détrousser. Aperçus par les veilleurs, ils se sont mutuellement distribué quelques coups de bâton et ont prestement sauté à terre pendant que leurs camarades restés sur le rivage nous assail-

Digitized by Google

laient à coups de pierres pour détourner notre attention des fugitifs.

Ce n'est là qu'un prélude de ce qui nous attendait. Le lendemain soir, nous apprenons que de célèbres bandits, les Hamavends, sont dans le pays et que les nombreux postes de cavalerie que nous avons entrevus pendant la journée sur les bords du Tigre sont placés de la sorte pour les empêcher de franchir le fleuve : une centaine de Hamavends nous guettent depuis trois jours.

Ces Hamavends sont des brigands redoutables que l'autorité ne peut parvenir à dompter et contre lesquels on a déjà fait de nombreuses expéditions avec le concours de l'armée. D'une cruauté sans pareille, aussi impitoyables pour les musulmans que pour les chrétiens, ils n'épargnent personne. Ils sont peu nombreux, mais supérieurement armés de fusils à tir rapide qu'ils ont pris ou achetés aux troupes envoyées contre eux. Vers les quatre heures de l'après-midi, nous apercevons tout à coup, à un coude du fleuve, une troupe nombreuse de cavaliers qui semblent garder le passage. Ils ont choisi leur endroit à merveille. Le Tigre, resserré dans la gorge que ses eaux se sont creusée au travers du Djebel-Hamrin, fait deux coudes brusques et à angle droit; ils les commandent facilement de leurs feux croisés, et maintenant ils s'avancent sur la berge à notre rencontre. Nous distinguons à merveille leurs longs burnous noirs sur lesquels se détachent leurs armes. Nous pouvons contempler par avance le sort qui nous est destiné. A peine arrivés à hauteur des brigands, des kéleks qui nous précèdent sont accueillis par une grêle de balles; un tournant les dérobe bientôt à notre vue, mais nous apercevons les bandits qui les suivent en leur envoyant de nombreux coups de feu. Quelques moments après, tout bruit cesse : les kélekdjis sont tués et les radeaux conquis. Bientôt ce sera notre tour. Mais le danger n'est pas encore immédiat : nous avons abordé sur un îlot, et le courant des eaux est si violent qu'il faudrait longtemps pour remonter un kélek jusqu'à sa hauteur et pouvoir y débarquer. Ce ne sont cependant que quelques instants de gagnés, car en pré-

Digitized by Google

sence de notre petit nombre (nous sommes six en tout qui soyons armés), qui nous dit que les soixante et quinze brigands ne vont pas traverser le fleuve avec des outres, à la mode du pays, et venir nous attaquer?

Peu à peu néanmoins la nuit arrive; à sept heures, il fait sombre et un puissant orage qui monte de l'ouest va nous donner l'ombre protectrice de ses nuées; mais hélas! en même temps que lui s'élève un vent violent qui rend toute navigation impossible et les éclairs qui sillonnent le ciel en tous sens permettent à chaque instant à nos adversaires de surveiller nos agissements. A ce moment, notre position est à peu près désespérée, car, si nous sommes attaqués, le vent nous maintenant fixés à la rive, tout départ du kélek devient impossible et nous ne pourrons que nous faire tuer sur place. Nous passons de la sorte trois mortelles heures.

Enfin la pluie commence à tomber; elle abat le vent et fait cesser les éclairs, et, vers onze heures du soir, par une averse torrentielle, notre radeau est détaché de la rive, pris peu à peu par le courant et entraîné bientôt rapidement à la surface du fleuve. Pas un bruit, pas un geste qui pourrait nous trahir, chacun retient sa respiration, nous avons plus de six cents mètres à faire entre les postes ennemis; arriverons-nous à les franchir et ensuite, si nous sommes surpris, combien durera la poursuite?

La Providence nous favorise, car elle envoie à ce moment une telle pluie que c'est à peine si nous pouvons distinguer les rives. Progressivement le courant nous emporte : bientôt nous voici devant le premier poste; un cheval des Hamavends nous sent et hennit au passage, mais personne ne bouge; deux cents mètres plus loin, nous butons sur un banc de sable et le kélek hésite quelques instants avant de reprendre sa marche; le courant plus fort l'emporte enfin et nous amène devant le deuxième poste. Nous distinguons, malgré l'averse, les kéleks capturés dans la journée qui sont attachés à la rive, à côté d'eux les vedettes et leurs chevaux; deux d'entre eux se battent, une vedette crie, mais personne ne nous a vus.

Digitized by Google

Quelques minutes après, les bandits, se méfiant de quelque chose, agitent leurs torches et essayent vainement d'éclairer le fleuve; heureusement nous sommes déjà cinq cents mètres plus bas, et bientôt, tout étant rentré dans l'obscurité, nous continuons notre route sans bruit [1].

De Mossoul à Tekrit, ces gorges du Djebel Hamrin sont les plus commodes à l'embuscade; mais toute la rive droite du fleuve est surplombée de collines qui s'avancent en promontoires abrupts jusqu'au milieu des eaux, et mille obstacles naturels ou artificiels, — ruines de fortifications et de digues, indiscernables des bancs de rochers — barrent le lit. Les Hamavends sont les plus redoutables des pirates que l'on ait à éviter; mais les Bédouins qui tiennent la rive droite, comme les Kurdes qui tiennent la rive gauche, sont tout prêts à devenir naufrageurs si le *kelek* subit quelque avarie ou si l'équipage fait mauvaise garde. Dans le fleuve lui-même, une population amphibie circule, nageant des journées entières sur une outre gonflée, poursuivant les bateliers ou tâchant de les surprendre la nuit : sur les bas-reliefs assyriens, on peut voir déjà ces bandes de voleurs; une police fut nécessaire aux empereurs de Ninive pour leur mettre en mains cette route fluviale. Ajoutez que les courants de la « Flèche », si commodes pour la descente, sont un empêchement absolu à toute remontée. Les *keleks* qui arrivent à Bagdad sont dépecés, leurs arbres vendus, et les *kelekedjis* rentrent chez eux par

1. De Cholet, *Arménie, Kurdistan, Mésopotamie*, p. 261-310.

Digitized by Google

la voie de terre en chargeant sur des bêtes de somme leurs outres dégonflées.

Avec tous ces désavantages, on comprend qu'à cette voie du fleuve, le commerce ait depuis des siècles préféré le long détour des caravanes qui, de Mossoul à Bagdad, comme d'Alep à Mossoul, évitent la plaine et les nomades, et vont au pied des montagnes chercher les villes d'étape, Erbil, Altin-Kupru, Kerkouk, etc. Cette plaine de Chérizor est un coupe-gorge : ses montagnes limitrophes de la Perse sont le refuge des Kurdes les plus insoumis. Les géographes officiels de la Turquie contemporaine déplorent eux-mêmes l'état où sont abandonnées ces populations « sans maîtres, sans religion, ne connaissant que les besoins de la vie animale », et chez qui ni Dieu ni Satan n'est respecté [1].

Cette plaine aux premiers siècles du christianisme avait mérité le nom de *Beit Djerma*, *la Maison des Os*, à cause des milliers de martyrs qu'y faisaient les incursions de la Perse païenne; sauf les quatre ou cinq siècles durant lesquels le khalife de Bagdad y fit régner un semblant de paix, elle a continué jusqu'à nous de mériter ce nom. La contrée est fertile; de la plaine, inondée l'hiver, aux vallons retentissants de cascades et de rivières et aux montagnes couvertes de forêts, toutes les cultures pourraient s'étager, riz et dattes, vignes et oliviers, céréales et

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, II, p. 848.

Digitized by Google

pâturages : les tabacs de Suleimanieh s'exportent au loin. Mais les rébellions constantes des Kurdes et des Hamavends font de tout ce pays entre le Tigre et la frontière persane un champ de bataille et d'anarchie; la frontière turco-persane jusqu'au Kharoun n'a jamais été délimitée et bornée; elle ne sert qu'à l'impunité des tribus qui passent d'un territoire à l'autre, suivant leur brouille avec la police et les collecteurs de l'un ou l'autre gouvernement. Cette admirable plaine n'a plus que cinq ou six habitants par kilomètre carré. Sur la route même des caravanes, jamais la police turque n'a pu établir la moindre sécurité; les grandes étapes, Erbil, Altin-Kupru, Kerkouk, etc., sont des péages où les agas et émirs presque indépendants rançonnent à leur gré particuliers et fonctionnaires. *Altin Kupru* est le *Pont d'Or* que construisit sur le Zab Mourad IV le conquérant de Bagdad : ce pont célèbre est sous la coupe des Turcomans et des Chaouans, « tribu kurde qui a une réputation égale à celle des Hamavends, mais ils leurs sont inférieurs en courage et en habileté »; un peu plus haut sur la rivière, non loin d'Erbil, le pays de Chaklava est célèbre par ses vignes et ses arbres fruitiers :

Le site de Chaklava, pendant la belle saison, avec ses épais ombrages et ses frais ruisseaux, a quelque chose de féerique. Dès que les fruits commencent à mûrir, les habitants quittent le village pour se transporter dans les vastes vergers d'alentour; là ils se construisent des abris de branchages, qu'on nomme en chaldéen *koprana*, où ils séjournent jusqu'en automne pour garder les fruits contre

Digitized by Google

les maraudeurs. Mais, comme disent les habitants, ce paradis ressemble à celui d'Adam : le diable y change en amertume toutes ces douceurs. Le joug kurde pèse sur ce pays plus durement que partout ailleurs. Un *mir* puissant fait sa résidence à Chaklava et, bien qu'en principe il semble reconnaître l'autorité du gouvernement, c'est lui qui en réalité règne sur la contrée par des *agas* qui l'oppriment, la désolent et commettent impunément mille crimes, sans que personne ose avoir recours contre eux aux tribunaux : pour une personne qu'on voudrait venger par la voie de la justice, les poignards kurdes en sacrifieraient quatre autres.

Ainsi parle un auteur contemporain, qu'on ne saurait accuser de sévérité à l'égard de la Porte et du régime hamidien : Vital Cuinet [1].

Délaissant la route des caravanes et ce pays trop mouvementé des deux Zabs, c'est tout le long du Tigre, sur la rive droite, que le rail doit descendre : Mossoul, Tekrit, Sadié, Bagdad; deux sections de deux cents ou deux cent cinquante kilomètres chacune. Tekrit est juste au milieu.

De Mossoul à Tekrit, c'est la même Mésopotamie déshabitée, mais cultivable, qu'aux environs de Nisibis et de Mossoul : des collines, de petites chaînes de montagnes assez abruptes longent et coupent le Tigre et le partagent en biefs que réunissent des sortes d'écluses naturelles ou des rapides. Il suffirait de quelques travaux d'irrigation pour border le fleuve de plantations et de récoltes, de vignobles, de vergers et d'olivettes, sur quelque cent cinquante mille hec-

1. *Turquie d'Asie*, II, p. 863.

Digitized by Google

tares. Les Allemands ont-ils étudié soigneusement le parcours? ils voudraient rester sur la rive droite, sur la rive de Mossoul et de Bagdad, afin d'économiser deux grands ponts, l'un à la sortie de Mossoul, l'autre à l'entrée de Bagdad ; mais ont-ils calculé les tunnels, tranchées, remblais et travaux innombrables que rendra nécessaires la continuelle alternance de collines accores et de plainettes inondées? Cette rive du Tigre est fort mal connue, il est vrai : une exploration scientifique a toujours été impossible par le mauvais vouloir ou l'hostilité ouverte des Bédouins. On croit cependant que la section Mossoul-Tekrit, qui, sur la carte, semble n'offrir que des difficultés médiocres, pourrait bien réserver de coûteuses surprises : les archéologues du moins se réjouiront de tous les coups de pioche dans ces terres pavées de ruines assyriennes.

La section de Tekrit à Bagdad est au contraire en terrain plat; bout à bout, tout droit, les rails n'auront qu'à être posés sur le ballast, que les keleks amèneront par le Tigre. Cette section présente néanmoins deux aspects tout différents; entre Tekrit et Samara, le pays est un désert presque complet, une table dénudée et blanche de terrains calcaires, imprégnés de sel; entre Samara et Bagdad, commence l'Irak, l'ancienne Chaldée, la Terre Noire, *As-Sawad*, la nappe d'alluvions et sa palmeraie. On entre en pays nouveau, dans la quatrième des zones qu'Olivier distinguait et décrivait avec tant de justesse dans ce pays des Fleuves.

Digitized by Google

La première étant constituée par les hautes montagnes où les Fleuves ont leur cours supérieur, la seconde comprendrait la haute plaine entre les 37e et 35e degrés, la Mésopotamie proprement dite, toutes les sections de notre chemin de fer Hiérapolis-Mossoul-Tekrit. La troisième zone, dit Olivier, « s'étend jusqu'au 33e degré 40 minutes, c'est-à-dire qu'elle finit à quelques lieues au nord de Bagdad; les Anglais la placent en Arabie, sans doute à cause de la quantité des terres qui sont les mêmes que celles du nord-est de l'Arabie; cette partie de la Mésopotamie n'est susceptible d'aucune culture, si ce n'est dans les vallées que le Tigre et l'Euphrate se sont creusées pour asseoir leur lit; on ne voit partout que terres grisâtres et blanchâtres; le gypse s'y montre partout à un ou deux pieds de profondeur; le bitume n'y est pas rare non plus; la population se réduit à deux ou trois villages situés sur le Tigre et à quelques hordes peu nombreuses d'Arabes, qui parcourent en hiver ces plaines et y trouvent pour leurs troupeaux un pâturage, sinon abondant, du moins savoureux; ils s'approchent, l'été, des fleuves ou des lieux élevés de la seconde zone. » La quatrième zone enfin, « qui commence à sept ou huit lieues au nord de Bagdad, au 30e degré 50 minutes, est une terre d'alluvions, qui sont toutes un produit des fleuves et ne diffèrent que fort peu des terres basses de l'Égypte ».

Politiquement aussi, on entre en pays nouveau. Londres a toujours considéré que Bagdad était comme le port extrême du golfe Persique et que jus-

Digitized by Google

qu'à Bagdad s'étendait la sphère d'influence anglaise, le « Golfe anglais ». Voici donc pour les Allemands un grand problème à résoudre : comment concilier leurs ambitions avec les droits et prétentions de l'Angleterre? De l'Euphrate à Mossoul, on ne voit pas quelle objection raisonnable la diplomatie européenne peut opposer à leurs désirs; mais à partir de Mossoul déjà, les Anglais et les Russes ont des droits ou de grands intérêts à défendre.

A partir de Mossoul, en effet, si la ligne principale ne peut, en pacifiant et repeuplant le pays, que bénéficier au commerce de toutes les puissances, il est deux embranchements que le firman concède ou promet aux Allemands et qui mettraient sous leur contrôle deux entrées de la Perse : les embranchements vers Erbil et Khanikhine.

Erbil, l'ancienne Arbèles, que la victoire d'Alexandre a rendu célèbre, tient les passes de l'Azerbeidjan, de l'ancienne Atropatène, de l'isthme montagneux qui sépare la plaine des Fleuves et la Caspienne. A travers les vallons et les chaînes du Kurdistan actuel, cette route mettrait les marchés d'Ourmiah et de Tauris, les ports d'Astara et de Recht à quelques journées de Mossoul et du rail allemand : la Russie, pour se réserver à soi seule cette province persane de l'Azerbeidjan, limitrophe de sa Transcaucasie, a soigneusement fermé ses lignes ferrées et ses routes au transit international; brusquement, cet embranchement d'Erbil amènerait aux frontières persanes

Digitized by Google

les chargements débarqués à Mersina; au lieu de dépendre pour son ravitaillement des ports russes de la mer Noire, cette Perse occidentale passerait à la clientèle des bazars syriens et des échelles méditerranéennes; et que l'on juge des conséquences politiques d'une mer Caspienne reliée au reste du monde par d'autres voies que les terres russes, — cette Caspienne que la Russie considère depuis deux cents ans comme un lac moscovite.

Au sud d'Erbil, Khanikhine tient les passes de la « route du Khorassan », que les géographes arabes ont rendue fameuse : de Bagdad à Bokkara par Hamadan, Nichapour et Merv, l'invasion, puis les caravanes khalifales la suivirent durant six cents ans. Dès l'antiquité, cette route d'Ecbatane eut une influence décisive sur les destinées de la Médie et de l'Iran. Jusqu'à nous, cette route de Kirmanchah a servi aux relations de la Perse occidentale et septentrionale avec le reste du monde musulman et avec les entrepositaires anglais de Bagdad. L'embranchement de Khanikine porterait la menace turco-allemande juste aux bords de cette sphère d'influence russe que les accords anglo-russes viennent de proclamer dans la Perse du nord. Les Turcs, depuis trois ans, sont déjà occupés à empiéter sur la frontière turco-persane par une série de lentes usurpations et de chicanes. Les Allemands ont fondé en Perse des établissements de crédit qui pourront ruiner toute l'œuvre de la pénétration russe.

Dans leurs négociations au sujet de la Perse, la

Digitized by Google

Russie et l'Angleterre ont dû prendre quelques précautions contre ces projets, bien que les accords publiés ne fassent pas mention de ces routes turco-persanes. On dit aussi que Pétersbourg et Berlin ont échangé là-dessus quelques paroles formelles et peut-être des signatures : pour le moment, Berlin s'engagerait à laisser dormir ses droits à ces embranchements. Il sera difficile néanmoins que les Allemands négligent toujours ces deux concessions. Pour couvrir les déficits des premières années et amortir une partie de leur capital, ils ont avec juste raison escompté les revenus de cette région pétrolifère :

C'est dans le sandjak de Chérizor que l'on trouve le plus grand nombre de mines de soufre, de naphte et de matières bitumineuses. Ces matières se rassemblent dans des puits larges et profonds, creusés à cet effet. Le naphte, liquide et gras comme de l'huile, coule à travers les fissures des rochers et se réunit dans des réservoirs. On le tire de là dans des seaux de cuir ; on le met dans des outres et on le transporte dans les contrées avoisinantes pour l'usage des habitants. Quand les ouvriers veulent donner une récréation aux voyageurs de passage, ils jettent une allumette dans un de ces puits, et aussitôt s'élève à une hauteur considérable une flamme d'un rouge obscur au milieu d'un épais nuage de fumée noire.

On croirait lire une page de quelque géographe arabe ou grec : les historiens d'Alexandre nous racontent que, de son temps, ces puits et ruisseaux de naphte ne servaient pas à un autre usage ; sur sa route d'Arbèles à Babylone, le héros rencontra un torrent auquel les indigènes avaient mis le feu « pour

Digitized by Google

célébrer son passage »... C'est pourtant à un financier contemporain, Vital Cuinet, que j'emprunte cette description.

Tout le long du Djebal iranien, depuis Erbil jusqu'au Golfe, le pétrole suinte ou sourd en vingt endroits :

Depuis notre départ de Mossoul, — écrivait G.-A. Olivier en 1804, — nous n'avons plus été éclairés que par le pétrole. On forme pour cela de grosses mèches de coton, que l'on met, avec ce bitume coulant, dans un vase de terre à bec. L'odeur que cette lumière répand serait insupportable dans une chambre, si on n'avait l'attention de pratiquer au mur une espèce de cheminée afin que la fumée et l'odeur puissent sortir. On forme, avec de la bouse de vache et de la paille hachée, des gâteaux que l'on trempe dans le bitume : ils servent à s'éclairer dans les cours et à cuire les aliments dans les cuisines. On fait aussi des flambeaux avec du vieux linge fortement imbibé de pétrole, pour s'éclairer dans les rues [1].

Les Anglais ont étudié depuis longtemps les gîtes pétrolifères qui vont, sur un sillon rectiligne, de Kerkouk jusqu'à Chouster [2] : ce sillon aurait cinq ou six cents kilomètres de long ; en quatre ou cinq points déjà, Kerkouk, Tous-Chourmati, Kifri, Mendeli, etc., il suffirait de recueillir les produits qui sourdent. Presque partout, l'exploitation — au dire de ces prospecteurs — serait aussi facile et rémunératrice que celle des champs de Bakou et de Pensylvanie. La finance internationale se tourne déjà

1. G.-A. Olivier, *Voyage dans l'empire othoman*, IV, p. 301.
2. Cf. F. R. Maunsell, *Geographical Journal*, IX, p. 528.

Digitized by Google

vers cette entreprise, que pétroliers russes et américains s'efforceront d'annexer ou d'empêcher...

Ici, comme en beaucoup d'autres affaires, la finance saura-t-elle concilier les rivalités des diplomates? Jusqu'à Bagdad, en somme, cette conciliation est aisée, et si le « Bagdad allemand » ne voulait aller que jusque-là, l'opposition anglaise finirait par tomber d'elle-même : tout calculateur sans préjugé serait bien forcé de reconnaître que les projets germaniques, loin d'exclure le bénéfice d'autrui, ne feront au contraire que le rendre possible. Mais à Bagdad, on entre dans le pays maritime, qui dépend de l'Inde, de l'Angleterre.

Digitized by Google

VI

Le delta chaldéen, l'Irak des Arabes, n'est qu'une dépendance du golfe Persique, une terre de création récente, presque actuelle, que les apports des Fleuves construisent aux dépens de la mer et que les eaux recouvrent encore aux deux tiers :

Le pays entre Bagdad et Koufa est couvert d'une infinité de villages et de campagnes arrosées par des cours d'eau dérivés de l'Euphrate, notamment par le Sar-sar, qui est navigable. Le Nahr-el-Malik est [un autre canal] très considérable sur les bords duquel est une jolie ville bien peuplée, dont les environs sont couverts de palmiers et d'autres arbres. Les eaux de l'Euphrate se répandent dans la contrée de Koufa et vont se perdre dans les marais.... L'excédent des eaux forme de nombreuses flaques, auprès desquelles sont des villages et des domaines [1].

De Bagdad à Korna, — quatre cents kilomètres à vol d'oiseau, sept ou huit cents kilomètres en suivant les courbes des rives, — les Deux Fleuves restent distincts, parfois même très éloignés l'un de l'autre.

1. Edrisi, trad. Jaubert, II, p. 157 et 158.

Digitized by Google

Alors qu'à Bagdad le Tigre n'est qu'à douze ou quinze lieues de l'Euphrate, l'écartement, plus bas, dépasse deux cents kilomètres; mais tout le pays intermédiaire n'est qu'une sorte de croûte mal asséchée, toute fendillée de canaux et de crevasses, presque flottante ou inondée, et dont n'émergent que les buttes artificielles des villages et les remblais des chaussées.

Après le confluent de Korna, aux environs du 31e degré, les Deux Fleuves, unis dans le Chatt-el-Arab, traînent vers le Golfe, durant deux cents kilomètres encore, leur masse d'eaux vaseuses et continuent d'étendre vers le sud ce pays amphibie de Bassorah que, depuis la période historique, ils ont conquis sur les flots :

Bassorah n'existait pas du temps des anciens Persans. Le plan fut tracé sous le khalifat d'Omar. La ville est bâtie sur terrain plat; il n'y a ni montagne ni rien qui intercepte la vue.... A l'ouest elle est bornée par le désert; à l'est par un grand nombre (plus de cent mille) de canaux, sur chacun desquels flottent des nacelles.... Les palmiers sont tellement semblables les uns aux autres sous le rapport de la hauteur et par la beauté de la végétation qu'on les croirait tous coulés dans le même moule ou plantés à la même époque.

Tous les cours d'eau communiquent les uns avec les autres et se subdivisent en divers canaux, dans la plupart desquels le flux et le reflux de la mer se font sentir. A la marée montante, les eaux douces des canaux sont refoulées sur les vergers et les champs cultivés et les arrosent. A la marée descendante, ces eaux reprennent leur cours naturel. Entre les villages et lieux cultivés, on voit beaucoup de roseaux et de marais habités, au milieu desquels les bateaux et les nacelles naviguent au moyen de perches,

Digitized by Google

à cause du peu de profondeur des eaux et parce que leur cours est obstrué par la fange. Quelquefois, lorsque le Tigre et l'Euphrate grossissent excessivement par suite des pluies d'hiver et versent leurs eaux par torrents dans ces marais, divers lieux se trouvent creusés, et d'autres bouchés par la vase [1].

Avec le flux et le reflux, les navires du Golfe pénètrent dans les Fleuves et la battellerie de l'Irak descend jusqu'aux ports de la mer. Il est probable que, dès la plus haute antiquité, ces deux navigations mettaient les villes chaldéennes au contact des marines de l'Extrême-Orient : c'est par cette route peut-être que la civilisation vint des Indes ou de la Chine. Les anciens Chaldéens racontaient dans leurs mythes que les hommes vécurent sans règle, à la manière des bêtes, jusqu'aux temps où, sortant de la mer Érythrée, à l'endroit où elle confine à la Babylonie, apparut un monstre doué de raison, qui s'appelait Oanès, *Éa le Poisson* :

Il avait tout le corps d'un poisson, mais, par-dessus sa tête de poisson, une autre tête qui était celle d'un homme ; et des pieds d'homme se dégageaient de sa queue de poisson ; il avait la voix humaine. Il passait la journée au milieu des hommes, sans prendre aucune nourriture ; il leur enseignait la pratique des lettres, des sciences et des arts de toutes sortes, les règles de la fondation des villes et de la construction des temples, les principes des lois et la géométrie ; il leur montrait les semailles et les moissons ; en un mot, il leur donnait tout ce qui contribue à la douceur de la vie ; depuis ce temps, rien d'excellent n'a

1. Edrisi, trad. Jaubert, I, p. 368-370.

Digitized by Google

été inventé. Au coucher du soleil, ce monstrueux Oannès se replongeait dans la mer et demeurait la nuit entière sous les flots, car il était amphibie. Il écrivit sur l'origine des choses et de la civilisation un livre qu'il remit aux hommes[1].

Les bouches du Chatt-el-Arab font de ce delta une dépendance de l'océan Indien. La richesse de ce pays, aux siècles de civilisation et de paix, est liée à la prospérité de l'Asie tropicale, dont le commerce et les inventions viennent débarquer au fond du Golfe et remonter le long des Fleuves. Aux siècles de guerre et de décadence, la misère et les razzias lui tombent des montagnes de la Perse ou des déserts de l'Arabie : alors, sous les coups du Kurde ou du Bédouin, cette Chaldée savante et pacifique devient un Irak dévasté, tiraillé entre les deux barbaries arabe et iranienne, tout grouillant de pirates et de brigands, de bandes terrestres et aquatiques.

Aujourd'hui, des gouverneurs et des préfets turcs, les deux *valis* de Bagdad et de Bassorah et leurs cinq ou six *moutessarifs*, président à ce gâchage de la terre et des eaux, des peuples et des plantes : ils ont l'appui de garnisons dont la bravoure est incontestable, dont la discipline et l'armement ont été réformés par les officiers de Guillaume II; mais que peuvent ces gros Turcs en bottes, ces fantassins et artilleurs, contre les barques ou les chevaux du désert et du fleuve? Après quatre cents ans de con-

1. Bérose, fragment IX; cf. G. Maspero, *Histoire ancienne des Peuples de l'Orient*, I, p. 546.

Digitized by Google

quête (Soliman le Magnifique entra à Bagdad en 1535), cette province ottomane est aussi rebelle qu'au premier jour : quelques années de navigation y mettraient l'ordre avec la fortune, si les gens de la mer avaient la liberté de reprendre la tâche du vieil Oannès.

La géographie officielle estime à 270 000 kilomètres carrés — la moitié de la France entière — l'étendue de ces deux *vilayets* de Bagdad et de Bassorah. Mais, à son *vilayet* de Bassorah, le Turc a annexé la province d'El Ahsa, *les Sables* (environ 50 000 kilomètres carrés), qui est partie intégrante de l'Arabie propre et non de l'Irak chaldéen. Les deux *vilayets* comprennent en outre sur leur façade de l'ouest une lisière d'autres sables presque inhabitables, qui sont la continuation du désert arabique et du désert syrien : de ce chef, il faudrait déduire 50 ou 60 000 kilomètres carrés. Otez encore sur la façade du nord une dizaine de mille kilomètres, que les steppes calcaires de la Mésopotamie blanche recouvrent et que les troupeaux de nomades semblent avoir rongé jusqu'à la craie. Otez pareillement sur la façade de l'est une longue et assez large bande de rocs, de vallées pierreuses, de déjections torrentielles et de monts abrupts, les revers ou les contreforts du plateau persan : soit 20 ou 30 000 kilomètres encore. Restent au minimum les 130 000 ou 140 000 kilomètres carrés — le quart de la France entière — d'une plaine unie, sans une colline naturelle, sans un rocher, sans le moindre galet, où les civilisations de l'antiquité et du

Digitized by Google

moyen âge, n'usant pour leurs édifices que de terre délayée, puis séchée ou cuite, s'en allaient chercher les pierres de leurs statues dans les monts iraniens et arabiques, jusqu'au Taurus et jusqu'au Sinaï.

De cette plaine immense, dont la seule Asie tropicale pourrait nous offrir quelques équivalents, les eaux coulantes ou croupissantes réclameront toujours un ou deux millions d'hectares; mais la Terre Noire, l'humus arable et fécond, recouvre près de 100 000 kilomètres carrés, dix millions d'hectares[1] : il est probable que les Chaldéens, deux et trois mille ans avant notre ère, connurent un champ de cette superficie, où le grain semé rendait 200 pour un; les Arabes, au temps des grands Khalifes et de leurs ministres Barmécides, vers les IXe et Xe siècles de notre ère, le cultivèrent à nouveau; aujourd'hui les Fleuves et leurs inondations, et leurs bras vifs ou morts, et les canaux obstrués, et les digues éboulantes le réduisent des trois quarts peut-être.

Un Anglais, sir William Willcocks, qu'une longue pratique de l'Inde et de l'Égypte a renseigné sur les entreprises d'irrigation, estime que sans grands travaux, par le seul nettoyage et entretien des canaux d'autrefois, on reconquerrait 5 600 000 hectares[2]. Au taux du Bengale, ce delta devrait nourrir 10 ou 11 millions d'habitants; au taux de la Basse Égypte,

1. Voir la discussion de H. Wagner, *Die Ueberschätzung der Anbaufläche Babyloniens*, dans les *Nachrichte* de l'académie de Göttingen, 1902, p. 294.
2. W. Willcocks, *The Irrigation of Mesopotomia*, Le Caire, 1905.

Digitized by Google

20 ou 25 millions. Ajoutez, sur les revers du plateau iranien et les confins des déserts arabique et syrien, 6 ou 7 millions d'autres hectares que l'irrigation des Fleuves ne saurait atteindre, mais que le forage de puits ou la régularisation de torrents rendraient à la charrue et qui nourriraient 5 ou 6 millions d'hommes. En tout, ces douze millions d'hectares devraient au minimum avoir vingt millions d'habitants (c'est la densité moyenne de la plaine du Pô, sous un ciel et sur une terre moins favorables au pullulement de la vie) : les statistiques les plus optimistes n'en peuvent trouver qu'un million et demi[1].

Le climat a ses rigueurs : les vents étouffants du sud et les bises cinglantes du nord jettent sur cette plaine un été et un hiver également durs; pendant l'été, surtout, il est des semaines où l'homme doit se terrer à l'ombre, dans les caves de ses villes ou les sous-sols de ses huttes. Mais les montagnes de l'Iran offriraient des refuges et des *sanatoria*, du jour où quelque voie ferrée mettrait leurs cluses profondes et fraîches à la porte des villes. Un autre désavantage est l'absence de matériaux solides dans cet océan de boues : notre civilisation a besoin de pierres pour ses constructions et sa voirie. Mais les *keleks* du Tigre et les embranchements ferrés vers les monts amèneraient presque sans frais tous les matériaux nécessaires; et les forêts du Taurus compenseraient

1. Il n'existe aucun renseignement digne de foi : on est obligé de s'en tenir aux appréciations de Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, III.

Digitized by Google

le déboisement de ces millions d'hectares où le seul palmier dresse ses grêles colonnades.

Rizière, cotonnière, champ de céréales, pour le ravitaillement de l'Inde famélique ou de nos usines affamées de coton, cette Chaldée devrait avoir le même rôle économique que l'Argentine et les États-Unis. Ce n'est aujourd'hui qu'un pâturage et une palmeraie, tachetés de quelques orges, envahis de brousse, de roselières et de maquis : récemment encore le lion, le tigre, la hyène, l'autruche et l'onagre y foisonnaient, sans parler des loups, renards, chacals, hérons et loutres.

Les lions, auxquels les Arabes de la tribu des Montefiks surtout faisaient une chasse continuelle ne font plus que de rares apparitions. Autrefois, il n'était point de fille de *cheikh* qui ne refusât un prétendant jusqu'à ce qu'il eût tué un lion en sa présence. Le fiancé devait inviter sa fiancée à le suivre en compagnie de deux ou trois témoins. Arrivé dans un endroit propice au combat projeté, le fiancé seul pénétrait plus avant, en criant les défis les plus insultants aux lions. Lorsque, attiré par le bruit, un lion sortait de sa retraite, le jeune Arabe courait au devant de lui, lui plongeait au fond du gosier sa main gauche que protégeaient, comme une sorte d'armure, deux mains d'acier refermées sur la sienne et enveloppées d'un feutre épais; en même temps, de sa main droite armée d'un poignard, il ouvrait le ventre du lion. S'il manquait son coup, il était presque infailliblement dévoré, mais le plus souvent il était vainqueur[1].

Ce texte pourrait servir de commentaire à tel document cunéiforme d'il y a cinq mille ans. Le Bédouin

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, III, p. 227.

Digitized by Google

a refait du pays de Babylone une terre sauvage, un coin de monde préhistorique, où l'homme vit sous le bon plaisir des bêtes et des plantes. Plus qu'à l'homme, cette plaine appartient à 16 ou 18 millions de dattiers, à 3 millions et demi de moutons, à un demi-million de buffles, bœufs et vaches, à quelque 400 mille chevaux et ânes et quelque 200 mille chameaux, — en tout 5 à 6 millions d'animaux domestiques, sur un pâturage qui est le quadruple ou le quintuple de l'étendue que nous laissons en France à notre troupeau de 17 millions de moutons, de 15 millions de bêtes à cornes, de 3 millions et demi de chevaux et ânes, de 9 millions de porcs et chèvres. Même pour le seul régime pastoral, les trois quarts de ce pays demeurent inexploités : l'Arabe nomade, depuis des siècles, y promène sa paresse et ses fantaisies destructrices.

Tout est arabe en cet Irak Arabi : avant l'Islam, des princes arabes avaient déjà conquis et assimilé les riverains de l'Euphrate, l'ancienne Babylonie; l'Islam non seulement annexa à son Arabie les parages du Tigre, l'ancienne Parthie de Ctésiphon, où le Khalifat installa sa capitale de Bagdad, mais encore il transforma en *Arabistan* les parages de la Kerkha et du Kharoun, qui avaient été l'ancienne Susiane et qui sont aujourd'hui une province de la Perse, — un *Arabistan* néanmoins, un pays des Arabes, disent les Persans eux-mêmes. Depuis l'Islam, les transhumances annuelles, les guerres, famines et révolutions religieuses de l'Arabie et, de siècle en siècle, les

Digitized by Google

exodes de tribus ont jeté sur les Fleuves leurs vagues de nomades incessamment renouvelées. Ce que sont les Chammars et les Anezehs dans « l'Ile », sur l'Euphrate et le Tigre moyens, les Montefiks, Beni-Laams, Chazails, Sobeids, etc., le sont dans l'Irak, sur les deux Fleuves et sur le Chatt-el-Arab. Un tiers dans les villes; un sixième dans les huttes des champs et des jardins : l'autre moitié sous la tente du pâturage ou dans les barques du marais : douze à quinze cent mille Arabes campent çà et là pour quelques journées, pour quelques saisons ou pour la vie entière. Ils subissent ou tolèrent parmi eux une trentaine de mille fonctionnaires et soldats turcs, kurdes et albanais, 12 à 15 000 chrétiens de tous rites et de toutes races, Arméniens, Chaldéens, Syriens, Grecs, catholiques, protestants, orthodoxes, sabéens, et une soixantaine de mille Juifs.

Les nécessités inéluctables du commerce le plus élémentaire imposent, seules, quelques groupements de la population en des places d'échanges, qui toujours furent fréquentées.

Sur le Chatt-el-Arab, au point jusqu'où remontent la marée et la navigation maritime, Bassorah subsiste, mais combien déchue! Aux premiers siècles de l'hégire, la Bassorah des *Mille et une Nuits* était une sorte de New-York ou de Hambourg, plus importante même que nos ports les plus « mondiaux » d'aujourd'hui. L'Extrême-Orient, la Malaisie, l'Inde et l'Afrique orientale n'avaient pas d'autre intermé-

Digitized by Google

diaire avec l'Islam et l'Occident. Sur la « mer de Bassorah », les vaisseaux faisaient la navette, apportant les épices, soieries, parfums, orfèvreries et denrées merveilleuses de l'Inde et de la Chine. Jusqu'à la découverte du Cap de Bonne-Espérance, Bassorah garda cette richesse : l'apparition des vaisseaux européens dans les eaux de l'Asie tropicale commença de la ruiner; puis, la conquête turque (1535) et les sièges que, durant deux cents ans, elle eut à soutenir contre les Persans ou les Bédouins, et les rébellions des Janissaires et des pachas, avec les répressions qui s'ensuivaient, la dépeuplèrent presque entièrement; enfin, ce qu'elle avait gardé du transit entre la Méditerranée et l'océan Indien lui fut enlevé par le canal de Suez. Aujourd'hui Bassorah n'est plus qu'une échelle du golfe Persique, l'échelle de Bagdad et de la basse plaine des Fleuves. Il lui reste trente mille habitants peut-être et ses affaires dépendent presque entièrement des maîtres de l'Inde, des « thallassocrates » du Golfe et de l'océan Indien, des Anglais.

Il y a deux ou trois années encore, l'Inde seule et les Anglais achetaient à Bassorah les dattes, fruits, céréales, riz, opium, laines et cuirs que la batellerie de l'Irak amenait dans ses entrepôts, et les seuls vapeurs anglais, avec les voiliers indigènes, emportaient ces chargements. Les cinq articles, qui chiffrent le plus à l'exportation de ce pays, ne pouvaient avoir qu'une clientèle anglaise : les laines, les dattes et les orges à Londres le riz à Bombay, l'opium à Hong-

Digitized by Google

Kong. L'argent indien et l'or anglais étaient les seules monnaies non discutées. Les cotonnades de Manchester et le charbon gallois régnaient sur la place. Le consul anglais — le seul consul européen à Bassorah — donnait en 1897 les chiffres suivants[1] :

Mouvement du Port de Bassorah.

PAVILLONS	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAL	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Anglais . . .	74	7 456	91	101 724	165	109 180
Arabe et turc.	178	6 246	1	6 886	179	7 132
Persan. . . .	144	8 500			144	8 500
Zanzibar . . .	19	2 811			19	2 811
Autres	6	1 495	3	2 728		4 223

En 1901, on vit apparaître le pavillon russe et un consul de Russie. Le consul anglais écrit :

Pour développer ou plutôt pour introduire le commerce russe dans le golfe Persique, le gouvernement russe a accordé une subvention (125 000 francs par voyage, dit-on) à la Compagnie russe de Navigation, qui chaque année devra envoyer trois vapeurs d'Odessa à Bassorah, en desservant en route les ports du Levant, de la mer Rouge et du Golfe. Faute, sans doute, d'un vaisseau plus convenable, le *Kornilof*, un vieux navire, calant beaucoup, contenant peu, de dépense considérable, a fait deux voyages en avril et novembre. Au premier voyage, son fret de pétrole — 5 000 caisses — était destiné à Bender Bouchir, et un chargement de bois à Bassorah. Au second voyage, peu de chose pour Bouchir, mais pour Bassorah 16 200 caisses de pétrole et 37 500 francs de bois. Au premier voyage, on eut beaucoup de difficulté à découvrir

1. Pour cette citation et les suivantes, voir *Diplomatic and consular Reports*, nos 2 098, 2 835, 2 987, 3 168, 3 382, 3 609, 3 865.

Digitized by Google

un fret de retour; au second, 50 000 francs de fret furent trouvés, principalement en dattes pour le Levant; jusqu'ici c'étaient des bateaux anglais qui portaient ces dattes à Port-Saïd, d'où elles étaient rembarquées pour leur destination dernière.

Trois vapeurs russes vinrent encore en 1902; mais la part de l'Angleterre ne diminua pas : 141 vapeurs et 170 000 tonnes en 1902, au lieu de 131 vapeurs et 144 000 tonnes en 1901; aux deux lignes anglaises qui unissaient déjà Bassorah et le Royaume-Uni une troisième vint s'ajouter. En 1904, quatre vapeurs russes, 117 vapeurs anglais; une nouvelle ligne de navires à turbines s'établit entre Bombay et Bassorah (six jours et demi de mer); Bombay reste la place où vont se traiter toutes les affaires. En 1905, malgré la disparition de ces navires à turbines, la part de l'Angleterre est augmentée, au détriment des voiliers indigènes; les Russes ont toujours leurs cinq vapeurs :

Mouvement du Port de Bassorah.

PAVILLONS	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAL	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage
Anglais . . .	120	13 681	163	182 180	283	195 861
Indigènes . .	447	19 139			447	19 139
Zanzibar . . .	32	3 155			32	3 155
Autres	19	1 756	6	7 260	25	9 016

En 1906, apparition des Allemands. Le consul anglais écrit :

Une agence de la *Hamburg Amerika* s'est ouverte ici durant l'automne, chez Robert Wönckhaus et Cie : quatre

Digitized by Google

vapeurs sont arrivés en septembre, octobre, novembre et décembre; un cinquième a été nolisé par une maison grecque et un sixième est venu secourir un confrère échoué sur la barre. Les quatre premiers ont amené 45 600 colis (valeur 2 millions 700 000 francs) et remporté 178 800 colis (valeur 9 millions 200 000 francs), plus 3 550 tonnes de grain (valeur 300 000 francs). Les Allemands ont débarqué à Bassorah 1 300 tonnes de charbon. La ligne, disent les agents, n'est pas subventionnée pour ce service mensuel, avec escales à Anvers, Marseille, Port-Saïd, Suez, Port-Soudan, Djibouti, Mascate, Lingah, Bouchir et Bassorah.

En amont de Bassorah, sur le Tigre, le monopole des Anglais autrefois n'était pas moins absolu. Ils avaient obtenu pour les petits vapeurs de leur compagnie Lynch, *Euphrates and Tigris Steam Navigation*, le service entre Bassorah et Bagdad.

Entre Bassorah et Bagdad, le fleuve est désert, au milieu de déserts. Deux agglomérations de huttes y sont installées : Korna (5 000 habitants), au confluent du Tigre et de l'Euphrate, au point où les Arabes veulent retrouver le paradis terrestre; Amara (10 000 habitants), au point où le bas Tigre est le plus proche des monts iraniens et où des terrains asséchés permettent aux caravanes d'atteindre la rive du fleuve. Car la plaine de la rive gauche, entre le Tigre et la frontière persane, est abandonnée aux divagations des torrents et des rivières, que jadis des barrages retenaient à la sortie des monts pour en répartir les eaux sur les sillons du bas ou pour les conserver jusqu'aux sécheresses de l'été. Les Bédouins

Digitized by Google

de la confédération des Béni Laams et les Kurdes du Louristan se disputent ces pâturages; de loin en loin ils y cultivent quelques champs.

Sur le fleuve même, les seuls va-et-vient de l'*Euphrates and Tigris steam navigation* ont établi une paix intermittente, que troublent souvent les coups de fusil et les embuscades des riverains, mais que maintiennent, malgré tout, la menace ou l'irruption des canonnières britanniques : les voyageurs les moins anglophiles reconnaissent que, seul, le contrôle des Anglais force le Turc à un minimum de police. M. Denis de Rivoyre remonte vers Bagdad à bord du vapeur anglais *Bloss Lynch* :

Nous sommes précédés, à une centaine de mètres tout au plus, d'un tout petit vapeur portant pavillon ottoman et battant la flamme des navires de guerre. C'est une mesure de sécurité qu'a cru devoir prendre le gouvernement turc pour protéger la navigation. Quelques semaines auparavant, l'un de ces bateaux Lynch, le *Khalifat*, a été victime d'un guet-apens. Au moment où, porté par le courant, il se rapprochait de la berge, une fusillade bien nourrie éclata tout à coup et, pendant un quart d'heure, il eut à continuer sa course sous les coups de fusil. L'homme à la barre fut tué, le capitaine grièvement blessé. C'était un chef indigène qui, depuis longtemps en hostilité avec l'administration ottomane, n'avait pas trouvé de meilleur moyen de s'en venger. Sûr d'une impunité que lui garantissaient à la fois et la disposition des lieux et l'impuissance de la répression, il se flattait par cette agression de compromettre vis-à-vis de l'Angleterre, le Sultan, suzerain nominal de toutes ces terres.... A défaut d'une action plus efficace, les Anglais voulurent bien se contenter de l'éclaireur en question, destiné à recevoir à

Digitized by Google

leur place les premiers coups, sinon à les prévenir désormais [1].

Chaque année, pareilles comi-tragédies se renouvellent. On lit dans le *Bulletin du Comité de l'Asie française* de juillet 1906 (p. 291) et le *Times* du 20 mai 1907 répète :

Les autorités turques n'arrivent pas à mettre fin à la révolte des tribus arabes, riveraines du Tigre. Au milieu de juillet, on annonçait que la navigation sur le fleuve était impossible en raison des coups de feu que les Arabes tiraient sur les bateaux.

Jusqu'en septembre 1906, la compagnie Lynch n'avait droit qu'à deux vapeurs en service. Le bas Tigre, saigné par les canaux d'irrigation ou les fantaisies des nomades, est peu profond, mal balisé, jamais dragué, sujet à de brusques changements de cours et de lit; sa rapide violence ne s'apaise un peu qu'aux approches du confluent; sa vitesse dépasse presque partout trois nœuds à l'heure; seuls, de petits vapeurs peuvent le remonter. Les deux bateaux Lynch n'ont donc jamais suffi au trafic des marchandises, qui engorgeaient les entrepôts des deux terminus, Bagdad et Bassorah. Le gouvernement turc avait, il est vrai, une flottille de cinq ou six vapeurs qui devaient concurrencer la ligne anglaise; mais ces bateaux de la Porte, comme ailleurs ses locomotives, ne marchaient qu'à longs intervalles,

1. Denis de Rivoyre, *les vrais Arabes*, Plon, Paris, 1884, p. 12-13. Cf. M. von Oppenheim, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf*, II, p. 288 et suivantes.

Digitized by Google

lentement et avec de grands risques. Les conseillers allemands d'Abd-ul-Hamid lui suggérèrent de reprendre cette ligne au compte de la Liste Civile; une Compagnie *Hamidieh* fut fondée, qui acheta de nouveaux bateaux et organisa (1904-1905) deux voyages par semaine : au début, tout alla bien, puis rapidement usés, comme leurs prédécesseurs, mal entretenus, plus mal réparés, ces vapeurs se ralentirent ou s'échouèrent. Le consul anglais écrivait au début de 1907 : « Faute de moyens de transport, l'accumulation des marchandises en souffrance a été plus grande encore durant la saison des basses eaux; l'*Euphrates and Tigris Steam Navigation* eut, une fois, 3 000 tonnes sur ses wharfs.... En mars 1907, la Porte a accordé à M. Lynch la mise en service d'un troisième vapeur; mais, le développement du commerce s'accélérant, l'accumulation est toujours grande[1]. » L'engorgement durera, tant que les Anglais n'obtiendront pas pleine liberté de navigation. Mais le Turc redoute cette pénétration anglaise et l'accroissement de l'influence anglaise à Bagdad : par le commerce et par la politique, Bagdad est déjà une place anglaise.

C'était le commerce, l'exploitation de l'Inde et de l'Extrême Orient qui jadis avait fait, en grande partie du moins, la fortune de Bagdad comme de Bassorah : Bassorah était l'Échelle de ce commerce, Bagdad en

1. *Diplomatic and consular Reports,* n° 3 865, p. 9.

Digitized by Google

était le Bazar. Non loin des ruines de Séleucie et de Ktésiphon, des anciennes capitales grecques et parthes, les Khalifes arabes avaient fondé leur capitale au pont du Tigre, où convergeaient les routes terrestres de l'Iran, de l'Arabie et de la Syrie. A ce carrefour, Bagdad eut quinze cent mille âmes peut-être; les géographes arabes dénombraient ses 24 000 rues, ses 150 canaux, ses 150 ponts, ses 400 moulins et ses 240 000 maisons : Bagdad n'a plus 150 000 habitants. Bagdad fut le plus riche marché de l'univers; les vaisseaux de Bassorah lui apportaient les chargements de l'Inde, de la Chine, de la Malaisie et de l'Afrique; les caravanes de la Perse, du Khorassan, de la Bactriane, de l'Arménie, de la Géorgie, de la Russie même descendaient par tous les défilés de la ceinture montagneuse : Bagdad n'est plus reliée au reste du monde que par les courriers qui remontent le Tigre ou l'Euphrate vers Constantinople, par quelques files de chameaux qui lui arrivent de Mossoul, de Damas, d'Alep ou de Kirmanchah, par les *keleks*, qui, de Diarbékir et de Mossoul, descendent le Tigre, et par les petits vapeurs auxquels les Turcs permettent de remonter le fleuve.

A.-G. Olivier écrivait en 1805 :

Après l'Égypte, aucune contrée n'est plus avantageusement située que la Syrie et la Babylonie pour servir d'entrepôt à un grand commerce pour lier l'Europe avec les Indes orientales, car si l'Égypte communique avec l'océan Indien par la mer Rouge, les deux autres confinent au golfe Persique, dont la position, plus orien-

Digitized by Google

tale, lui donne quelques avantages sur l'autre. L'Égypte présente, de l'une à l'autre mer, un trajet fort court qu'un grand fleuve et des canaux parcourent en grande partie. La Babylonie est traversée, il est vrai, par deux fleuves, mais il reste encore, de l'endroit où ils cessent d'être navigables, un grand espace à franchir pour se rendre à la Mediterranée, qui ne laisse d'autres ressources que celle des caravanes. Cependant malgré ce long trajet que les marchandises ont à parcourir pour arriver du Golfe Persique à Babylone [ou Bagdad], au moyen du fleuve, puis de Babylone [ou Bagdad] aux portes de Syrie, par terre, le commerce de l'Inde avec l'Europe a eu presque toujours lieu par cette voie, jusqu'à la découverte de l'Inde par le cap de Bonne-Espérance... Cette découverte ne fut pas seulement amenée par cet esprit inquiet et agité que montrèrent les Portugais à la fin du xve siècle; elle fut le résultat du besoin impérieux qu'on avait des épices et des marchandises de l'Inde, qu'on ne pouvait plus se procurer qu'à des prix exorbitants, soit que les Turcs les surchargeassent d'impôts, soit que Venise, par qui se faisait alors tout le commerce de l'Orient, eût voulu doubler ses bénéfices. Mais cette découverte, en détournant pour l'Europe la route du commerce de l'Inde, n'empêcha pas que les Musulmans continuassent à retirer par l'Égypte et, surtout par le golfe Persique, toutes les productions de l'Orient dont ils continuèrent à faire usage[1].

De ces deux routes musulmanes vers l'Inde, A.-G. Olivier pensait que celle d'Égypte était préférable, « comme la plus courte pour les marchandises et surtout comme la moins chère ». Mais il désirait aussi que l'on rouvrît et améliorât la route de Babylonie :

Le commerce que font aujourd'hui les Turcs par cette dernière route serait bien plus considérable, si le golfe

1. A.-G. Olivier, *Voyage*, IV, p. 425 et suivantes.

Digitized by Google

Persique n'était pas ordinairement infesté de pirates, si les péages que les Arabes exigent sur l'Euphrate étaient ôtés, si les droits perçus par le pacha de Bagdad étaient modérés, si le danger que courent presque toujours les caravanes qui se rendent à Alep et Damas n'existait plus. Bassorah est plus à portée que Suez de l'océan Indien. Le golfe Persique, moins étendu, plus oriental que le golfe Arabique, permet à un navire de se rendre de Bassorah à Surate, à Bombay, au Malabar et même au Bengale bien plus promptement que de Suez; le retour est également bien plus prompt, parce que les vents y sont plus variables; le golfe Persique, d'ailleurs, présente plus de ports que le golfe Arabique.

Et A.-G. Olivier concluait : « Il est à désirer qu'il s'établisse dans ces deux contrées un gouvernement régulier. » Ces idées d'un contemporain du premier Empire ne lui étaient pas particulières Le général Bonaparte et l'empereur Napoléon avaient mesuré l'importance de ces routes musulmanes pour la pénétration commerciale, et surtout militaire, vers l'Inde anglaise. L'expédition d'Égypte n'avait pas réussi à mettre le golfe Arabique sous la menace perpétuelle d'une Armada française : la diplomatie et les intrigues impériales allaient s'efforcer de mettre le golfe Persique sous le coup d'une descente à travers l'Asie levantine. Les offres du Chah de Pérse devaient en 1807 détourner vers l'orient plus lointain cette route napoléonienne de l'Inde : Gardane et ses officiers devaient en préparer les relais, non sur les Fleuves turcs, mais sur les plateaux iraniens; ainsi le « projet persan » de l'Empereur remplacerait le « projet égyptien » du général. Mais, dans l'intervalle,

Digitized by Google

de 1800 à 1804, il semble bien que le Premier Consul ait envisagé un « projet syro-arabe » et qu'il ait voulu suivre les avis d'Olivier et de beaucoup d'autres.

M. E. Driault[1] a retrouvé dans nos *Archives* le mémoire d'un aventurier prussien, un certain comte de Kameke, qui en 1805 traçait à l'Empereur tout un programme de révolte arabe et de « mahdisme » autour de Bagdad, d'où l'enthousiasme religieux, gagnant la Perse, l'Afghanistan et le Cachemire, porterait jusque dans l'Inde les victoires du faux Mahdi, agent de la France. A la fin de son *Voyage d'Orient*, Lamartine a publié en 1835 le « *Récit* de Fattalla Sayeghir », le journal d'un jeune Arabe de Lattakié, serviteur et compagnon d'un agent de Napoléon, en Syrie, M. de Lascaris.

M. de Lascaris, né en Piémont d'une famille grecque, était chevalier de Malte lorsque Napoléon vint conquérir cette île : il le suivit en Égypte, puis s'attacha à sa fortune, fut fasciné par son génie... Il pressentit que l'Asie offrait un champ plus vaste que l'Europe à l'ambition régénératrice d'un héros,... que le grand homme qui y apporterait l'organisation et l'unité ferait bien plus qu'Alexandre, bien plus que Bonaparte n'a pu faire en France. Il paraît que le jeune guerrier d'Italie, dont l'imagination était lumineuse comme l'Orient, vague comme le désert, grande comme le monde, eut à ce sujet des conversations confidentielles avec M. de Lascaris... et voulut lancer un explorateur pour reconnaître ce qu'il y aurait à faire et jalonner la route des Indes, si sa fortune devait la lui ouvrir. M. de Lascaris fut cet homme. Il partit avec des

1. *La Politique orientale de Napoléon*, p. 178.

Digitized by Google

instructions secrètes de Napoléon, reçut les sommes nécessaires à son entreprise et vint s'établir à Alep...

Ces instructions secrètes — au dire de Lamartine — auraient été les suivantes :

1° Partir de Paris pour Alep; 2° y chercher un Arabe dévoué et se l'attacher comme drogman; 3° se perfectionner dans sa langue; 4° aller à Palmyre; 5° pénétrer parmi les Bédouins; 6° en connaître tous les chefs et gagner leur amitié, les réunir tous dans une même cause; 8° leur faire rompre tout pacte avec les Osmanlis; 9° reconnaître tout le désert, les haltes, les endroits où se trouvent de l'eau et des pâturages jusqu'aux frontières de l'Inde; 10° revenir en Europe sain et sauf.

Durant sept années, M. de Lascaris aurait, point par point, suivi et rempli ses instructions. Il n'aurait échoué que sur le dixième point, car il ne serait rentré à Alep que pour apprendre la chute de son héros, et « ce coup imprévu lui fut mortel; il passa en Égypte et mourut au Caire, seul, inconnu, abandonné, laissant ses notes pour unique héritage; on dit que le consul anglais recueillit ces précieux documents, qui pouvaient devenir si nuisibles à son gouvernement, et qu'ils furent détruits ou envoyés à Londres ». Heureusement le jeune drogman. Fatallah Sayeghir, aurait pris quelques notes quotidiennes : c'est le *Récit* que le drogman de Lamartine, M. Mazolier, lui aurait procuré et traduit.

Longtemps, on a voulu voir dans le « *Récit* de Fatallah » une invention de poète. Il me paraît que Lamartine a embelli la forme et, parfois, brodé sur le

Digitized by Google

fond. Mais, quand on a lu les ouvrages publiés en ces dernières années seulement, il me semble impossible de douter que le poète eut à sa disposition une relation authentique, une description fidèle de cette vie bédouine et de ces déserts arabe et syrien que personne en Europe ne connaissait alors. Le « *Récit* de Fatallah » n'est pas une fiction : il doit reprendre sa place parmi les documents historiques et géographiques; durant les premières années du XIXe siècle, un M. de Lascaris dut entreprendre pour le compte de l'empereur Napoléon ce que, durant les dernières, M. von Oppenheim vient d'accomplir pour le compte de l'empereur Guillaume, *vom Mittelmeer zum persischem Golf.*

Dès la fin du XVIIe siècle, les Anglais surveillaient ces routes musulmanes de l'Inde : leurs explorateurs et agents commerciaux circulaient dans le golfe Arabique; leur compagnie des Indes installait des comptoirs et des agents dans le golfe Persique et jusqu'à Bagdad, tandis que leurs consuls d'Alep et de Bassorah faisaient bonne garde aux deux bouts de la route terrestre. Le même A.-G. Olivier nous a raconté déjà quel zèle mettait le consul anglais d'Alep à couper aux voyageurs français la route de Mossoul ou de Bagdad :

La Compagnie anglaise des Indes n'avait jamais eu d'agent public à Bagdad jusqu'à l'époque de la guerre d'Égypte; avant ce temps, un simple Arménien, proposé par le consul anglais de Bassorah, gérait à Bagdad les affaires de la Compagnie et était chargé du soin de trans-

Digitized by Google

mettre ses dépêches. Ce ne fut qu'en 1798 que l'on vit arriver à Bagdad... Cet homme s'est rendu également odieux aux Européens établis à Bagdad et au gouvernement du pays; il a dû s'estimer heureux de se soustraire, par une retraite précipitée et clandestine, au ressentiment de ce gouvernement, auquel il avait donné tant et de si justes sujets de plaintes, — dit la *Description du Pachalik de Bagdad*, par M***, publiée à Paris en 1809.

Tant que dura la Compagnie des Indes, elle entretint à Bagdad une agence, avec une garde de cipayes; elle n'y envoyait que de « véritables Anglais et des hommes d'une capacité reconnue », auxquels elle assurait, outre un gros traitement, un bénéfice sur les affaires et un budget de dépenses secrètes. Le consul anglais, qui succéda à cet agent, a conservé tous ces avantages, son palais, sa garde, son entourage de clients et d'espions[1] : au cours du XIXe siècle, ce consul de Bagdad, comme son collègue d'Alep, est intervenu quotidiennement dans les affaires politiques, surtout dans les incessantes querelles entre fonctionnaires turcs et cheikhs bédouins; souvent il a eu autant et plus de pouvoir que les *valis* de Sa Hautesse....

A la fin du XVIIIe siècle, tout le commerce de Bagdad passait déjà entre les mains des Anglais, les Français lâchant les positions qu'ils avaient acquises sur cette place, quand la moitié de l'Inde était sous leur domination[2]. Bagdad fournissait à l'Inde anglaise

1. Cf. Lady A. Blunt, *Bedouin Tribes of Euphrates*, I, p. 188; M. von Oppenheim, II, p. 252-54.
2. Voir A.-G. Olivier, *Voyage*, IV, p. 430 et suivantes.

Digitized by Google

« beaucoup de cuivre en pain des mines d'Asie Mineure, ainsi qu'une grande quantité de vieux cuivre qui est apporté de la Syrie, de la Mésopotamie, de la Natolie et du Kurdistan », des noix de galle, des « plumes à écrire fournies par un roseau qui croît sur le bord des rivières », des chevaux élevés par les tribus arabes, et des marchandises d'Europe venues par caravanes, satins, velours, étoffes en or ou argent de Lyon, draps de France ou d'Angleterre, aiguilles, montres, clous, fers, ambre, verres de Bohème. Bagdad recevait les châles du Cachemire, les sucres et les soies du Bengale, les mousselines de Surate, les toiles de Madras et de Masulipatan.

Au cours du XIXe siècle, si l'on excepte les sucres et quelques soieries, drogues et manufactures de France, on peut dire que les importations de l'Inde et de l'Angleterre ont eu une sorte de monopole sur la place de Bagdad; elles approvisionnaient non seulement la plaine des Fleuves, mais aussi, par la route de Kirmanchah, une grande partie de la Perse occidentale. En 1903, le consul anglais écrivait que la concurrence russe commençait à se faire sentir dans cette Perse et que les cotonnades russes enlevaient à Manchester les marchés de Kirmanchah et de Hamadan. En 1905, cette concurrence russe tombait un peu, mais les Allemands apparaissaient et leur commerce était puissamment aidé par les services, dans le Golfe, du *Lloyd*, puis de la *Hamburg Amerika*. Il est impossible de citer des chiffres : aucune statistique n'est tenue et ne saurait être tenue sur ce

Digitized by Google

marché de l'hinterland. On estimait en 1903 que les importations varient de 22 à 25 millions, la moitié venant de l'Angleterre et de ses colonies, un septième de la France, un dixième de Trieste, un vingtième à peine de l'Allemagne[1]. En 1906, Hambourg fournit lainages, cafés, cuivres, papier, allumettes, etc.[2]. C'est un beau début : que va devenir le monopole anglais?

Serviteurs du Sultan-Khalife, les Allemands auront contre eux la majorité de la population, qui est musulmane, mais *chîite*. On sait comment, sous les quatre premiers Khalifes, qui étaient des parents ou des amis de Mahomet, l'unité de l'Islam se maintint; encore aujourd'hui, tout l'Islam vénère ces quatre premiers khalifes *rachedi* (directs), Abou-bekhr, Omar, Othman et Ali (632-661). Mais dès le règne d'Ali les discussions théologiques et les guerres civiles mirent aux prises ceux qui voulaient laisser le Khalifat à l'élection populaire et ceux qui voulaient le réserver à la seule famille de Mahomet et de son gendre Ali. A la mort d'Ali, les premiers l'emportèrent et la majorité de l'Islam resta fidèle au Khalifat et à la tradition, *sunna* : d'où leur nom de *sunnites*. Mais une minorité de sectateurs, *chîites*, ne reconnut désormais comme successeurs du Prophète que la descendance d'Ali, ses deux fils Hassan et Houssein et les fils d'Houssein jusqu'à la neuvième génération, — les Douze Imans.

1. *Comité de l'Asie française*, 1903, p. 350.
2. *Diplomatic and consular Reports*, nos 3 025, 3 235, 4 477, 3 663, 3 873.

Digitized by Google

Ali, ses deux fils, Hassan et Houssein, et les neuf descendants d'Houssein jusqu'à Mohammed el Mahdi, qui disparut miraculeusement, furent tous assassinés ou empoisonnés, martyrisés par les *Sunnites*, qui presque partout l'emportèrent : en Perse et dans l'Inde seulement, l'Islam presque entier reste *chîite*, et dans l'Irak, malgré la tyrannie du Khalife *sunnite*, les quatre cinquièmes des musulmans continuent de vénérer les Douze Imans. Pour les *Sunnites*, le pèlerinage à La Mecque donne, seul, le titre de *hadji* : pour les *chîites*, une visite aux tombeaux des Imans a la même valeur, et le bonheur éternel est assuré à ceux qui viennent dormir leur dernier sommeil auprès de ces tombeaux. Aussi, chaque année, de l'Inde, de la Perse et de tout l'Irak, des vivants et des morts arrivent par milliers à Nedjef dont la mosquée possède des reliques d'Ali, à Kerbela, où reposent Houssein et l'iman Abbas, à Kazmié, tombeau des trois imans Moussa, Mohammed et Hassan, et à Samara où disparut le Mahdi.

Les souverains *chîites* de la Perse ont revêtu de feuilles d'or les dômes et les minarets de ces mosquées. Chaque année, de riches Persans y apportent leurs offrandes et les cadavres de leurs proches. Par la « route du Khorassan », dont les Allemands comptent faire leur embranchement de Khanikine, Bagdad voit descendre, chaque *moharrem*, cent ou cent cinquante mille pèlerins et cinq ou dix mille cadavres, sans compter ceux qui sont introduits en fraude pour ne pas acquitter les droits exigés par la

Digitized by Google

douane turque. Le consul anglais à Kirmanchah écrit en 1904 :

Le consul turc a délivré 23 000 passeports cette année aux pèlerins qui voyagent à cheval, mulet ou âne : les piétons, les femmes et les enfants n'ont pas besoin de passeports. On estime de 50 000 à 100 000 le nombre des pèlerins qui empruntent cette route de Kirmanchah ; chaque passeport rapporte 20 piastres au consulat de Turquie, qui reçoit ainsi une moyenne annuelle de 5 000 livres turques (115 000 francs): les recettes ont atteint cette année 8 200 livres turques (190 000 francs environ)[1].

Chaque cadavre importé de l'étranger, — ajoute Vital Cuinet[2], — doit acquitter une taxe de 50 piastres. Les cadavres de sujets ottomans ne paient à l'office sanitaire qu'une taxe de 20 piastres. Mais le gouvernement local de Kerbela, de Nedjef et de Kazmié perçoit de son côté un droit d'inhumation [qui varie] suivant la sainteté de l'emplacement choisi : 5 000 piastres pour être enterré dans l'enceinte sacré de Kerbela ou de Nedjef, 2 000 piastres dans la première classe de Kazmié, puis 750, 500, 200, 100 piastres dans les mosquées, chapelles latérales ou bas-côtés, — dernière classe : 31 piastres 1/2 dans la plaine sainte, hors les villes[3]. Les desservants des mosquées ont le droit de faire payer aux gens riches au moins le double du tarif. Les honneurs funéraires, rendus aux riches Persans, coûtent des sommes énormes : les frais du convoi et de la sépulture du gouverneur de Kirmanchah, en 1889, se sont élevés, dit-on, à 5 000 livres turques (environ 115 000 francs).

Ce transit de cadavres entraîne une manutention dont les conséquences sont de terribles épidémies de peste ou de choléra :

1. *Diplomatic and consular Reports*, n° 3 189, p. 36-37.
2. *Turquie d'Asie*, III, p. 13,
3. La piastre vaut environ 23 centimes.

Digitized by Google

A Kirmanchah, — écrit le consul anglais[1], — les corps sont examinés par un médecin turc, qui délivre un passe-avant et scelle le cercueil, si le cadavre lui semble pouvoir supporter le voyage. A Khanikhine, nouvelle ouverture des cercueils pour acquitter la taxe de 1/2 livre turque : les cadavres trop avancés sont enterrés sur place. — Les cadavres, reprend V. Cuinet, sont portés deux à deux, chacun dans une *kedjaoua*, sorte de caisse ou de cage dont une paire fait la charge d'un mulet; l'administration sanitaire fait ouvrir ces caisses parce qu'il est arrivé souvent qu'on l'a fraudée en mettant deux morts dans une caisse. — Les muletiers, continue le consul anglais, reçoivent 30 tomans[2] pour le convoi d'un corps jusqu'à Kerbela; souvent ils en jettent dans la rivière Diala à Khanikhine pour s'épargner le transport. — Les corps des personnes riches, conclut V. Cuinet, sont escortés de *mollahs* qui chantent, tout le long du chemin, des cantiques et des prières pour le repos de l'âme... Aux abords des lieux saints, on décharge les corps dans la plaine pour procéder aux grandes ablutions et purifications d'usage; le minutieux lavage de tant de cadavres venus de loin est opéré au milieu de l'encombrement des bagages, des chevaux, des mules, des vieillards, des enfants entassés les uns sur les autres.

Les pèlerins apportent la dîme de leurs communautés et ce tiers de leurs fortunes que les Chiites de tous pays doivent en mourant léguer aux Lieux Saints. Aussi les biens des sanctuaires et des prêtres sont immenses. Tel gardien en chef de la mosquée d'Houssein à Kerbela possédait, dit-on, 11 millions de francs : « on évalue à 30 millions de livres turques, soit à 690 millions de francs, la valeur totale des trésors

1. *Miscellaneous Series*, n° 590, p. 12.
2. Environ 270 francs.

Digitized by Google

des sanctuaires de Kerbela et Nedjef, sans compter l'ornementation intérieure et extérieure des mosquées ». Le Khalife de Stamboul, pape sunnite, en use parfois à sa guise avec cette fortune du protestantisme chîite :

Outre les trésors, il y a des ex-votos offerts en grand nombre : bracelets, colliers, boucles d'oreilles. Ces menus objets sont jetés dans le *serdab* (cave) où se trouve enfermé le tombeau de l'Iman. En 1873, les trésors des Imans et les *serdabs* furent ouverts en vertu d'un *iradé* d'Abd-ul-Aziz. On en retira 77 tonnes de bijoux et d'orfèverie que l'on convertit en monnaie : les principaux objets de valeur furent transportés à Constantinople; on y remarque une lampe faite d'une seule émeraude, un grand tapis en perles fines, des chandeliers en or massif ornés de rubis, des armatures, des poignards, des masses d'armes et toutes sortes d'autres armes couvertes de diamants, dons des empereurs turcs, des sultans des Indes, des chahs de Perse[1]...

Autrefois, ces sanctuaires chîites possédaient, en outre, de grandes propriétés, dont leur clergé avait la libre disposition. Le Khalife a remis ces biens à son administration impériale des *vakoufs* — et l'on sait en Turquie ce qu'administration veut dire. Pour éviter à l'avenir pareils détournements, l'Angleterre et la Perse (la plupart des testateurs étant des Hindous ou des Persans) ont exigé que leurs consulats eussent un droit de contrôle sur l'attribution et les revenus des nouveaux legs. L'Angleterre s'est ainsi posée en protectrice du chîisme et c'est à ses consuls

1. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, III, p. 181.

Digitized by Google

que les Persans eux-mêmes (ce fut le cas en 1906[1]) ont recours quand les tracasseries ou les voleries turques dépassent la mesure : on estime à 60 000 francs par mois les sommes distribuées par l'entremise des consulats anglais aux pauvres des quatre villes saintes, Kerbela, Nedjef, Kazmié et Samara.

Comme agents de son influence et de ses charités, l'Angleterre a dans ces villes et à Bagdad des princes ou des personnages de l'Inde qu'elle a jugé bon d'expatrier et qui se résignent sans peine, moyennant d'honnêtes revenus, à finir leurs jours en ces Demeures de la Paix — *Dahr-es-Salam* est l'un des noms de Bagdad. On dit que le total des traitements payés par le consul anglais dépasse chaque année 20 000 livres sterling, 500 000 francs[2]. Ces musulmans hindous tiennent ici, pour le service de l'influence anglaise, le rôle qu'Abd-el-Kader et son clan tinrent si longtemps pour le service de notre influence française à Damas. En 1805, le comte de Kameke proposait à Napoléon de duper les espoirs que tout le chîisme garde en la résurrection de son douzième Iman, Mohammed le Mahdi : un aérostat lumineux, lançant des papiers prophétiques, aurait, durant les nuits sacrées du pèlerinage, préparé les esprits à cette apparition ; un soir, dans le Lieu Saint, le comte eût jailli de la cave où le Madhi s'est jadis enfoncé, et il se fût dressé devant la foule, « resplendissant tout entier d'un feu phosphorique, des étincelles électri-

1. *Comité de l'Asie française*, 1906, p. 457.
2. Vital Cuinet, *Turquie d'Asie*, III, p. 200.

Digitized by Google

ques jaillissant de toutes les parties de son corps [1] ». En 1907, si le Madhi revenait, ce serait assurément pour servir les desseins de l'Angleterre et soulever Arabes et Persans chîites contre l'exploitation osmanlie.

Des quatre sanctuaires chîites, Kazmié est aux portes de Bagdad et Samara, sur le Tigre, en amont, est à l'extrême pointe de l'Irak vers le nord-est : Kazmié n'est qu'un faubourg; Samara n'est qu'un village (2000 habitants peut-être). Samara, plus proche que Bagdad des cols iraniens, plus voisine aussi de la haute Mésopotamie, fut jadis préférée comme capitale par certains Khalifes; il est probable que la voie ferrée, quand elle descendra le long du Tigre, de Mossoul à Bagdad, lui rendra quelque vie. Mais les deux métropoles du chîisme sont Nedjef et Kerbela, sur l'Euphrate, à 100 et 200 kilomètres au sud-est de Bagdad, en pleine Babylonie : dans les projets allemands, le rail doit prendre ce chemin et, de Bagdad à Bassorah, longer l'Euphrate, non le Tigre.

*
* *

Ce tracé s'imposait aux Allemands par ses avantages économiques; les nécesssités militaires et religieuses ne l'imposaient pas moins au Sultan-Khalife.

Aux siècles derniers, avant que la vapeur permît à

1. *Mémoire* de Kameke, dans E. Driault, *la Politique orientale de Napoléon*, p. 179.

Digitized by Google

nos bateaux de remonter vers Bagdad le rapide courant du Tigre, c'est les eaux tranquilles et pesantes de l'Euphrate qui, seules, pouvaient amener dans l'hinterland les barques à rame et les petits voiliers[1] : dès la première antiquité, les métropoles chaldéennes, Éridou, Larsam, Ourouk, Nippour et Babylone, étaient assises sur l'Euphrate; ce sont des cavaliers et des gens de guerre qui transportèrent sur le Tigre la capitale de l'Irak, Séleucie, Ctésiphon, Bagdad ou Samara. Mais tandis que le Tigre était puissamment aidé dans son œuvre de colmatage et de remblai par les innombrables torrents et rivières du plateau iranien, l'Euphrate, épuisé déjà par la longue traversée du désert syrien et ne recevant aucun secours des déserts arabiques, ne travaillait que plus lentement à rehausser la moitié de l'ancien golfe que ses boues conquéraient : le pays euphratéen au sud de Bagdad n'émerge qu'à peine; si des digues ne le protègent pas, il suffit d'une crue même légère, et tout est inondé.

L'antiquité chaldéenne et la renaissance arabe, par les soins qu'elles prirent de ces digues, avaient tiré de l'eau des millions d'hectares que les marécages occupent aujourd'hui. La nonchalance bédouine et la corruption turque entretinrent encore ces digues, tant que le commeree de Bassorah à Bagdad emprunta cette voie. Mais, depuis cinquante ans, presque toutes se sont éventrées, éboulées, fondues, et les tentatives

1. Voir là-dessus A.-G. Olivier, *Voyage*, IV, p. 425 et suivantes.

Digitized by Google

de navigation à vapeur sur l'Euphrate, que Chesney avait inaugurées en 1840, que les Turcs ont poursuivies jusqu'en 1870, seraient impossibles aujourd'hui. Même dans le bas Euphrate, les navires ne sauraient pénétrer : saigné par les innombrables canaux d'irrigation, écartelé en quatre ou cinq lits, épandu en flaques et mers intérieures, le fleuve n'a plus la profondeur suffisante; à certains endroits, Willcocks n'a trouvé que 75 centimètres d'eau[1]; ce marais est un guêpier de barques pillardes, et les trafiquants n'osent y pénétrer que sous la sauvegarde des cheikhs indigènes :

Aussi loin que la vue peut s'étendre, de toutes parts une plaine immense, uniforme, une forêt de roseaux élevés, à travers laquelle le fleuve dessine un large sillon. Par intervalles, une échancrure nous montre les eaux pénétrant la masse épaisse pour y tracer des canaux et y ménager des refuges. Ce sont là les repaires des pirates. Derrière le rempart de cette végétation puissante, l'oreille tendue, l'œil aux aguets, ils surveillent le cours, interrogent l'horizon, âpres, calmes et patients. Des heures, des journées, des nuits s'écoulent ainsi, car ils n'opèrent qu'à coup sûr. De grandes barques, dont un trop nombreux équipage rendrait l'attaque périlleuse, passent sans soupçon du danger qu'elles frôlent. Mais en voici d'autres plus petites, dont la démarche alourdie révèle l'importance de la charge; personne en avant, personne en arrière; elles voguent isolées; la capture est assurée : vite les uns aux armes, les autres aux avirons, et la pirogue, aussi effilée et légère que l'oiseau de proie, glisse au milieu des tiges flexibles jusqu'au lit du fleuve où elle fond sur les bateliers sans défiance.

1. W. Willcocks, *The Irrigation of Mesopotamia*, p. 5 et suivantes.

Digitized by Google

Ce fragile esquif, dont on retrouve le modèle sur les bas-reliefs de Ninive et de Babylone, semble taillé pour ce genre d'industrie : des nattes de roseaux, reliées par une membrure de roseaux, le tout recouvert d'un enduit de bitume.... Le plus difficile est d'y prendre place; mais une fois assis et un pagayeur aux deux extrémités, on file comme une flèche. Cela s'appelle un *machkouff* : pour les riverains de l'Euphrate, c'est le cheval des autres tribus arabes.

Chaque famille a le sien. Les pauvres s'associent pour en posséder un. N'est-ce pas l'instrument indispensable à l'existence journalière? Quelles voies suivre pour sortir de chez soi, si ce n'est le fleuve, ses milliers de bras qui se perdent sous les joncs, et ses marécages auxquels se dispute le coin de terre assez solide pour y construire une cabane [1]?

Ce bas Euphrate a 300 kilomètres de long, si l'on part de Korna, où le Tigre et l'Euphrate confluent, pour remonter vers Samawa : sa largeur moyenne est de 50 mètres, sa profondeur de 1 ou 2 : Soukh-ech-Cheyouk (*le Marché des Cheikhs*, 12 000 habitants) et Nasrieh (12 000 habitants) en sont les étapes : ce pays des Montefiks, sur 40 000 kilomètres carrés, compte 250 000 habitants, dont à peine un tiers de sédentaires. Jusqu'en 1870, ces Montefiks vivaient autonomes, ne devant à la Porte qu'un tribut souvent impayé. Leurs cheikhs ont, depuis, accepté des fonctions et des titres turcs, et décidé quelques-unes de leurs familles à se fixer et à cultiver; mais surtout ils ont protégé des villages sabéens et juifs, qui peu à peu ont rétabli quelques cultures en ces champs de

1. Denis de Rivoyre, *les vrais Arabes*, p. 122-123.

Digitized by Google

bataille et de transhumance. Autant que de céréales, de riz, de viandes ou de lait, ces nomades de la terre et des eaux vivent de poissons, crus ou cuits, frais ou séchés, d'oiseaux et de bêtes aquatiques : on ramasse dans ces canaux étroits des « poissons de Tobie » qui pèsent 50 et 60 kilogrammes, et les requins du Golfe, remontant aussi haut qu'ils peuvent, viennent prendre leur part de cette pêche.

Au-dessus de Samawa, jusqu'à Mouseib, durant 240 kilomètres environ, l'Euphrate est divisé en deux bras, de chaque côté d'un marécage central qui, en maints endroits, est un lac aussi profond que le fleuve. Le bras oriental, le plus voisin du Tigre, est le lit naturel : Hilleh (30 000 habitants), non loin des ruines de Babylone, en est le marché principal; les tribus des Chazails et des Sobeids, moins éloignées du pacha de Bagdad que les Montefiks, ont toujours été moins remuantes, et la proximité des déserts arabique et syrien, dont les nomades viennent s'approvisionner ici de grains et de dattes, a toujours maintenu sous culture une plus grande étendue de territoire. Le bras occidental, qui longe les dernières pentes et les sables du Nedjed, est en vérité un canal artificiel, le fameux canal Hindié qui fut creusé par les Arabes et qui, tantôt obstrué, tantôt rouvert, n'en est pas moins aujourd'hui le fleuve principal. Juste au bord de leur désert, les Arabes, toutes les fois qu'ils parvinrent à conquérir la plaine verte, installèrent leurs capitales et villes saintes, la Hira antéislamique, la Koufa de l'Islam : Mechehed-Ali, la

Digitized by Google

Mosquée d'Ali, est le centre d'une petite ville sacrée, Nedjef, qui a pris la place de la grande et riche Koufa; Mechehed-Houssein, la *Mosquée d'Houssein*, a fait la fortune de Kerbela qui, avec ses 50 ou 60 000 habitants, est comme la Bagdad de l'Euphrate.

La voie ferrée, si elle eût continué à descendre le Tigre, aurait eu la ruineuse concurrence de la navigation à vapeur et la traversée d'un pays dépeuplé que la proximité des brigands iraniens tiendra longtemps encore dans l'anarchie. En gagnant l'Euphrate, au contraire, en reliant Bagdad aux métropoles chîites, Kerbela et Nedjef, puis ces métropoles à Bassorah, elle s'assurait aussitôt une clientèle de pèlerins, descendus de l'Iran par Kermanchah et Bagdad ou montés du Golfe par Mohamerah et Bassorah; en même temps, elle assurait au Khalife le contrôle permanent sur ces pèlerinages et sanctuaires schismatiques. On a calculé, d'autre part, que les districts agricoles du bas Euphrate peuvent en quelques années tripler d'étendue, et le commerce local a toujours été doublé du commerce arabe qui dévale du Nedjed vers le pays vert, par cette route de la Mecque à Nedjef dont les pèlerins de l'Irak et de la Perse ont fait un des grands chemins du *hadj*. La politique khalifale a un besoin d'autant plus grand de surveiller ce chemin du *hadj*, que depuis cent cinquante ans bientôt il est au pouvoir des Wahabites, de ces Puritains de l'Arabie centrale, dont les émirs de Haïl sont aujourd'hui les chefs et dont la révolte contre le

Digitized by Google

Khalife et contre l'Islam orthodoxe paraît irréconciliable[1].

A la fin du XVIIIe siècle, il sembla que cette descente wahabite allait renouveler les conquêtes islamique et antéislamique. Mais l'orage se détourna vers le sud et crêva sur la Mecque et Médine, sur les Villes Saintes, qui furent pillées et brûlées, « purifiées » par ces fanatiques, comme Rome aurait pu l'être par les bandes de Cromwell ou de Gustave-Adolphe. La Porte, au début du XIXe siècle, délégua son pacha d'Égypte, Mehemet-Ali, pour reconquérir les Villes Saintes : les Wahabites furent rejetés au désert, où, durant tout le XIXe siècle, les pachas de Bagdad essayèrent de pénétrer. La force turque est parvenue à soumettre la bande de sables maritimes dont, au long du golfe Persique, elle a fait son *sandjak* (arrondissement) de Nedjed ou El Ahsa; même il est parfois arrivé que, de Bagdad à la Mecque, de petites armées turques aient traversé toute l'Arabie, soit avec le consentement, soit malgré la résistance des émirs de Haïl; mais le schisme wahabite a toujours subsisté comme le premier foyer de cette révolte arabe, dont maint prophète nous annonce le prochain éclat et dont la politique anglaise n'a jamais négligé de tenir compte en ses calculs.

Au sortir de Bagdad, donc, tournant le dos au Tigre, les ingénieurs allemands pousseront leurs

1. Sur cette question du Nedjed et de la révolte arabe, je reviendrai quelque jour.

Digitized by Google

rails vers l'Euphrate, à travers l'isthme resserré qui sépare à cette latitude les deux Fleuves; la ligne passera l'Euphrate et, tout le long de la rive droite, au bord du marais, à la lisière des sables, descendra par Kerbela et Nedjef vers Bassorah; mais un embranchement, resté sur la rive gauche, remontera le fleuve vers Hit.

Ce bourg de Hit est le premier des postes civils et militaires dont les Turcs ont bordé la route des caravanes entre Bagdad et Alep. Hit est dans « l'Ile », dans les steppes calcaires de la Mésopotamie : l'Irak et ses boues noires ne vont sur l'Euphrate que jusqu'à Feloudja. Au nord de Feloudja, durant 1 000 kilomètres peut-être, jusqu'aux approches du Taurus et jusqu'au pays de Biredjik, l'Euphrate moyen n'est qu'un fossé très étroit et très profond entre deux plateaux désertiques : les sinuosités du fleuve sont innombrables; par endroits, ses boucles décrivent un cercle presque parfait; le cours entier est une chaîne de courbes presque fermées :

Aux portes mêmes de Bagdad, le terrain est déjà inculte et stérile et c'est pitié, quand on traverse cette partie de la Mésopotamie, de considérer les restes majestueux des anciens et de penser que pas un effort n'est fait actuellement pour rendre à ce pays son ancienne splendeur. Le Sultan seul, dans ses vastes propriétés, situées sur les bords du Tigre et de l'Euphrate, a fait donner quelque impulsion à la culture, et c'est là un des mérites du regretté Agop-Pacha, son dernier ministre de la liste civile, que d'avoir incité son maître à servir de la sorte lui-même d'exemple à ses sujets. Un obstacle, il est vrai, se dresse devant le gouvernement qui voudrait rétablir dans ces

Digitized by Google

régions l'agriculture qui y florissait autrefois : la répulsion des Arabes pour ce genre de travaux et, partant, le manque de bras. Mais on pourrait, ce me semble, trouver une solution économique. Au lieu d'envoyer dans les contrées peu fertiles de l'Anatolie et du nord de l'Arménie les bandes d'émigrés tcherkesses que le Padichah y a fait installer depuis quelques années, ne pourrait-on pas transplanter ces centaines de mille hommes, bons et énergiques cultivateurs, sur cette terre si féconde, où non seulement ils gagneraient plus facilement leur vie, mais où ils créeraient bientôt de florissants établissements qui attireraient de nouveaux colons?

Pour le moment, c'est au milieu d'épaisses touffes d'herbes, couvertes d'anémones, de reines-marguerite et de moutarde en fleur que nous poursuivons notre route vers l'Euphrate. Nous atteignons ce fleuve vers le déclin du jour, et nous le franchissons sur l'unique pont de bateaux qui le traverse dans toute la Mésopotamie.

A partir de ce moment nous allons longer la vallée jusqu'à la hauteur de MesKéné, remonter au nord-ouest, pour nous en détacher ensuite brusquement afin de gagner Alep.

Le temps est splendide et excellent pour le voyage, quoique déjà la température soit très élevée (+ 36°-38° à l'ombre). Aussi devons-nous partir généralement deux ou trois heures avant l'aube pour éviter à nos montures et même à nos hommes d'avoir à supporter trop longtemps les chaleurs si fortes du milieu du jour. Nous tâchons autant que possible d'arriver de la sorte à l'étape, vers une heure et demie ou deux heures de l'après-midi. Le sentier, tracé par les caravanes, tantôt suit les bords de l'Euphrate, tantôt s'en éloigne quelque peu lorsque le fleuve fait des boucles trop nombreuses, mais y ramène toujours à temps pour qu'on puisse établir le campement sur le rivage. Nulle source n'étant à découvrir dans les environs, il est de toute nécessité d'atteindre chaque soir ses eaux boueuses qui sont les seules qu'on ait pour se désaltérer et abreuver les chevaux.

Digitized by Google

L'aspect général du pays reste uniforme; sur les rives du fleuve, c'est une mince bande de terre, cultivée seulement à proximité des villages ou des tentes d'Arabes installés pour surveiller leurs moissons : au delà, et à perte de vue, s'étend le désert, coupé de temps à autre sur la rive droite par de fortes ondulations qui viennent parfois aboutir en de grandes falaises à pic au-dessus de l'Euphrate. La vallée tout entière est recouverte d'une haute et forte végétation, composée de superbes touffes de froment naturel et d'une foule de plantes poussant avec vigueur à l'ombre d'épais taillis de saules et d'osiers. Quant au désert lui-même, imbibé encore à cette époque de l'année des dernières pluies du printemps, il est littéralement couvert de fleurs et présente de loin l'apparence étrange d'un immense damier dont les cases différentes sont nuancées des plus riches couleurs. L'or, la pourpre, l'argent y sont jetés à profusion, entremêlés de verts et de violets chatoyants au soleil, produits par des champs entiers de moutarde en fleur, de gigantesques coquelicots, de bleuets, de reines-marguerite, d'iris et de délicates anémones. La brise qui, chaque soir, nous donne un peu de fraîcheur, nous apporte en même temps les émanations de cet horizon fleuri....

La première petite ville que nous rencontrons sur notre route, le quatrième jour après notre départ de Bagdad, est la mudirerie de Hit. Après avoir franchi une singulière chaîne de marbre blanc, haute d'une quarantaine de mètres, large de cinq cents et longue de plusieurs lieues, on arrive dans une sorte de cuvette peu profonde, de deux à trois kilomètres de rayon, qui présente l'aspect de la plus absolue désolation. Le bitume et l'asphalte sourdent de toute part, et les longs ruisseaux qu'ils forment, serpentant paresseusement sur le sable, vont se perdre dans les bas-fonds où ils forment d'horribles lacs noirâtres qui répandent une épouvantable odeur. Pas un brin d'herbe ne pousse dans ce triste lieu, et les rayons du soleil, absorbés, emmagasinés par toutes ces substances, élèvent la température de telle façon que c'est tout juste si l'on

Digitized by Google

peut respirer. Ce n'est là, heureusement, qu'un court passage et à peine en est-on sorti qu'on aperçoit Hit, juchée sur un rocher à pic, au bord de l'Euphrate, entourée d'une forte muraille et composée de petites maisons en pierres qui, grimpant les unes sur les autres, s'enchevêtrent dans un pittoresque mélange. De merveilleux jardins de palmiers l'entourent et nous fournissent de charmants ombrages sous lesquels nous installons nos tentes. Sur les deux rives du fleuve, à peu de distance les unes des autres, sont construites de gigantesques norias, destinées en toute saison à puiser l'eau du fleuve et à la déverser dans les jardins ou sur les cultures....

Les deux jours de route qui suivent nous amènent jusqu'au ravissant oasis d'Anah. Adossée à une haute falaise calcaire, la ville de ce nom ou plutôt la succession de villages ainsi appelés, s'étend sur une longueur de plus de douze kilomètres, à droite de l'Euphrate, au milieu d'une végétation luxuriante; les maisons disparaissent sous les palmiers, les dattiers qui les environnent, mais, à notre grand étonnement, la plupart sont inhabitées, la majeure partie même tombe en ruines et atteste éloquemment la déchéance incesssante de ce florissant pays. Au kaïmakan qui vient, aussitôt notre arrivée, nous rendre visite nous demandons la raison de cet abandon; il ne peut nous en donner d'autre que les pilleries des tribus arabes qui empêchent les cultivateurs de vaquer en paix à leurs travaux et souvent même détruisent leurs récoltes. Les Chammars sont venus, au nombre de sept à huit mille, attaquer la ville, il y a une dizaine d'années, et prendre dans l'intérieur des logis tout ce qu'ils trouvaient à leur goût.

Tout en continuant à causer avec le kaïmakan nous remarquons que les eaux du fleuve, quoique dans la meilleure saison de l'année, sont assez peu profondes et nous lui demandons s'il croît possible d'établir, comme le projet en a été fait ces dernières années, un service régulier de bateaux à vapeur qui remonteraient l'Euphrate de Bassorah à Mesknéné et serviraient, tant à répandre

Digitized by Google

dans le pays les marchandises européennes qui y font défaut, qu'à permettre l'exportation à bon compte des céréales qui y sont cultivées. Le fonctionnaire, qui habite la contrée depuis vingt ans, nous répond que ce serait là sans contredit une excellente entreprise, mais que le niveau des eaux tombe si bas pendant l'été et l'automne qu'elles n'ont quelquefois pas plus de trente à trente-cinq centimètres de profondeur.. .

Le lundi 30 mars, au moment où nous quittons Anah, nous sommes escortés par des milliers de chèvres que leurs bergers emmènent successivement au pâturage. De chaque demeure sortent cinq, dix, quinze de ces gracieux animaux, au long poil noir et soyeux, qui accourent en bondissant vers leurs jeunes pâtres, à l'appel de leurs chalumeaux, tandis que, portés délicatement sur les bras des femmes ou des enfants, les jeunes agneaux sont réunis à part pour brouter l'herbe touffue qui borde le fleuve.

A peine avons-nous marché pendant quelques heures, que nous nous trouvons entourés de grandes bandes d'Arabes qui descendent lentement en suivant les deux rives de l'Euphrate. Précédé par de nombreux cavaliers armés de longues lances, le gros de leur caravane s'avance pêle-mêle : hommes, femmes, vieillards, enfants, avec leurs animaux domestiques, chevaux, ânes, chameaux, porteurs des tentes et des provisions de la tribu. Les moutons, réunis par troupeaux de quatre à cinq cents, suivent la colonne en s'écartant légèrement de la route pour trouver de quoi subvenir à leur nourriture. C'est non sans peine que nous nous frayons un passage au travers de cette agglomération compacte d'hommes et d'animaux.

Ces Bédouins font partie d'une grande tribu qui, installée depuis quelques années aux environs de Deir-es-Zor, commençait à s'y adonner aux travaux de la terre et avait même construit quelques bourgades sur les bords du fleuve. Voyant que ses administrés paraissaient avoir renoncé à leur vie nomade et croyant pouvoir profiter de ce qu'ils avaient bâti des maisons et ensemencé leurs

Digitized by Google

champs pour augmenter leur sujétion vis-à-vis du gouvernement, le préfet turc avait tout dernièrement imaginé de leur faire supporter les exigences du service militaire. Les cheikhs de la tribu avaient protesté contre une obligation qu'ils avaient toujours refusé de subir et qu'on voulait leur réserver à eux seuls entre tous les Arabes : si cependant c'était la loi pour tous, ils s'y soumettraient peut-être, mais pas avant d'avoir vu arriver les contingents des Anezehs et des Chammars. Le préfet ayant maintenu ses prétentions et les ayant menacés d'aller à main armée requérir chez eux les jeunes soldats, d'un accord unanime la tribu tout entière décida d'émigrer de suite et, le lendemain, chacun quittant sa nouvelle demeure, abandonnant ses cultures et emmenant avec soi ses tentes et ses troupeaux, s'enfonça vers le sud[1].

Plus près d'Alep que de Bagdad, l'étape médiane de Deir-es-Zor est le carrefour des routes transversales qui vont vers Nisibis et Mossoul à l'est, par les oasis du Khabour, ou vers Homs et Damas à l'ouest, par les oasis de Palmyre. Installée à ce carrefour, la force turque, pour s'y ravitailler et s'y maintenir contre les Bédouins, éprouvera le besoin de se relier à Alep, et les intérêts du transit engageront, tôt ou tard, les Allemands à construire tout le long du moyen Euphrate cette voie rapide que demandait Chesney et qu'il comptait établir par les bateaux du fleuve. La navigation impossible devra être remplacée par la locomotive : de Bagdad à Alep, la voie la plus directe entre la Méditerranée et le golfe Persique, tôt ou tard, s'ouvrira. Pour le moment, on ne parle que

1. De Cholet, *Arménie, Kurdistan et Mésopotamie*, 1892, p. 340 et suivantes.

Digitized by Google

d'une amorce entre Bagdad et Hit. Les naphtes et bitumes de Hit donneront, pense-t-on, un excellent combustible pour les chaudières de la ligne ferrée et des Fleuves. Les agronomes pensent que les irrigations faciles et peu coûteuses pourraient faire remonter l'Irak jusque-là.

Au sud de cet embranchement, la ligne principale filera de Bagdad à Bassorah, par la rive droite de l'Euphrate : ce détour allongera la ligne de quelque 200 kilomètres. Mais, outre que les revenus de la garantie kilométrique n'en seront que plus grands, les Allemands estiment assez bas la contruction de cette voie : assise sur le terrain solide de la steppe arabique, hors du marais, elle n'aura qu'un seul pont sur l'Euphrate et épargnera les multiples passerelles que nécessiteraient ailleurs les canaux d'irrigation; sables et pierres, tous les matériaux des remblais et ballasts, se trouveront sur le parcours ou dans le voisinage, et, pour cette nation d'archéologues et de protestants, le nom seul de Babylonie et de Chaldée est un attrait. Leurs savants sont occupés déjà à fouiller Babylone. Leur empereur discute avec leurs exégètes les rapports de *Babel und Bibel. Super flumina Babylonis*, leurs économistes espèrent établir un *Deutschtum*. « *La Babylonie, la terre la plus riche du passé et le plus beau champ de colonisation présente* » est le titre d'une brochure du Dr Sprenger, que depuis dix ans bientôt l'Allemagne discute; malgré les exagérations de l'auteur, que des rensei-

Digitized by Google

gnements véridiques ont démontrées, il semble qu'en effet un *Deutschtum*, un morceau d'Allemagne, puisse s'implanter ici et prospérer.

Que faut-il à ce pays pour retrouver les jours de Babylone? la sécurité et une exploitation rationnelle. C'est un désert aujourd'hui par la faute des Bédouins et par le manque de digues et de canaux. Mais, installée comme un chemin de ronde entre l'Arabie et les Fleuves, la voie ferrée va enclore les champs cultivables et en écarter les razzias du désert : à l'intérieur, une police mobile viendra facilement à bout des tribus que peu à peu l'on rejettera au Nedjed ou que l'on forcera à la demeure fixe. Une main-d'œuvre chrétienne, juive et musulmane est déjà sur place ou descendra du Kurdistan et de l'Arménie pour réaliser le programme scientifique, que les agronomes et hydrographes allemands auront tracé, pour obéir aux ingénieurs, contremaîtres et surveillants que l'Allemagne fournira. Sous ce climat tropical, sur cette terre de vases, il ne saurait être question de colons allemands. Mais le régime de la propriété se prêtera de lui-même à l'établissement d'une hiérarchie et d'une science allemandes. Aux dépens des tribus qui, théoriquement, sont les seules détentrices, mais dont aucune ne sait au juste l'étendue de son pâturage, le Sultan et les particuliers se sont, depuis trente ans, taillé des domaines féodaux. Un Phanariote possède 45 000 hectares d'un seul tenant. La Liste civile a usurpé un million d'hectares peut-être. Les intendants allemands retrouveront ici ces

Digitized by Google

gérances de terres et de paysans que la Russie au siècle dernier leur offrait, et du même coup tout le petit et grand commerce des bourgs et villes, pensent-ils, leur reviendra.

Il est possible que de si beaux calculs soient quelque peu dérangés par la concurrence des indigènes. L'Allemand ici n'aura pas affaire au bon Turc d'Asie-Mineure, qui ne se plaît qu'au travail des champs et dans l'obéissance. Syriens, Chaldéens, Arabes, tout ces Sémites, à l'esprit vif et de compréhension rapide, seront capables d'en remontrer avant peu aux *doctores* des écoles germaniques : leurs pères, dans la Bagdad et la Bassorah des Khalifes, furent les continuateurs de la science grecque, au temps où la Germanie n'était qu'une forêt de barons et de loups. Abandonnés à eux-mêmes, à la tyrannie abêtissante du Turc, à la seule éducation religieuse et littéraire de nos Dominicains et religieux français, il leur faudrait des générations encore avant d'être repris par le courant de notre civilisation : comme au reste du monde, les méthodes et disciplines allemandes leur apporteront un instrument de rapide progrès; mais, comme le reste du monde, plus vite peut-être, ils découvriront, au delà de ces méthodes et disciplines, tout ce que peuvent y ajouter leur ingéniosité et leur imagination. Pourtant le contact et l'exemple des Allemands leur est indispensable, et c'est la raison capitale qui doit faire souhaiter l'arrivée du rail à Bassorah par quiconque voit l'intérêt de notre Europe et, plus encore, de

Digitized by Google

notre France dans le progrès de toute l'humanité et la mise en valeur de tout l'univers.

Grâce à la solidarité de plus en plus étroite, que les communications rapides nouent entre tous les marchés du monde, un pays désert et un peuple sauvage sont des « manques à gagner » qui diminuent les bénéfices de tous et de chacun. Les gens de Manchester ont toujours su faire ce calcul : ils devraient aujourd'hui le remontrer à leurs hommes d'État et l'on ne voit pas quels intérêts spécifiquement anglais pourraient être objectés. La descente de l'Euphrate par le rail allemand jusqu'à Bassorah n'empêchera pas la remontée du Tigre par les bateaux anglais jusqu'à Bagdad; tout au contraire, elle l'activera et la rendra plus commode : car pour défendre leur domaine chaldéen contre les furies du Tigre, les agronomes allemands devront régulariser aussi le cours de ce fleuve, rétablir les digues qui rendront à son courant toutes les eaux dont le pays entre Amara et Korna est aujourd'hui inondé. Aujourd'hui le Tigre à Bagdad est large de 300 à 350 mètres et sa profondeur varie de 2 à 7 mètres avec un courant de 2 kilomètres à l'heure : au-dessous d'Amara, 600 kilomètres en aval, il n'a plus que 40 mètres de large, et de 1 m. 25 de profondeur, tant les caprices du Bédouin le saignent à droite et à gauche, sans autre résultat que d'en rendre les bords et tout le voisinage, jusqu'à 20 kilomètres, inhabitables[1].

1. Voir là-dessus, W. Willcocks, *The Irrigation of Mesopotamia*, p. 9-10.

Digitized by Google

En compensation du rail allemand sur l'Euphrate, les Anglais n'ont qu'à demander l'extension sur le Tigre du privilège de leur compagnie Lynch, et ni leur influence politique à Bagdad, ni leurs bénéfices commerciaux ne seront diminués. Les fleuves, approfondis et régularisés par la restauration des digues, permettront à l'*Euphrates and Tigris steam Navigation* l'usage de bateaux plus grands et plus rapides, et Londres pourra exiger que la Porte cesse d'en limiter le nombre. Entre Bagdad et Bassorah, tout le long du Tigre, si les Anglais veulent réaliser eux-mêmes les plans régénérateurs de sir W. Willcocks, la reconquête des terres inondées ou désertiques, on ne voit pas que ce travail anglais sur le Tigre soit incompatible avec la même besogne des Allemands sur l'Euphrate. Et tout pareillement, tandis que les Allemands auront les gites pétrolifères de la Mésopotamie et de l'Euphrate, on ne voit pas pourquoi les Anglais ne tâcheraient pas de se réserver les gîtes de la rive gauche du Tigre.

En somme, Tigre anglais, Euphrate allemand, jusqu'à Bassorah, un partage équitable d'influences ferait à chacun sa place; mais la part du premier exploitant, de l'Angleterre, resterait la meilleure. Les intérêts des peuples, les revenus du Sultan, le pouvoir de la Porte, l'intégrité de la Turquie seraient sauvegardés ou développés par cette émulation des Européens qui exclurait la tyrannie de l'un ou de l'autre et, si l'avenir semble réserver de grands bénéfices aux Allemands, c'est l'Inde et l'Angleterre qui

Digitized by Google

percevraient les profits immédiats; durant de longues années, c'est l'Inde et l'Angleterre qui, sans le moindre risque, continueraient à exploiter cette région repeuplée et enrichie.

Les lignes ferrées et leurs embranchements ne feront que développer les relations avec le golfe Persique, avec Bassorah, correspondante de Bombay; l'Inde seule et ses multitudes affamées pourront offrir à la Chaldée et à ses champs reconquis une clientèle toute proche, et l'Inde paiera en manufactures les envois de cette ferme : le résultat le plus certain est que la famine cesserait de tuer chaque année quelques millions d'Hindous; ce résultat devrait ne pas déplaire aux Anglais.

***

Mais, résolu jusqu'à Bassorah, le problème subsisterait encore, si les Allemands tenaient à revendiquer un droit que le firman de 1903 leur concède au delà. Le firman stipule, en effet, que la ligne, descendue de Bagdad par Kerbela, Nedjef et Zobeïr, s'arrêtera à Bassorah; mais un embranchement ira « de Zobeïr à un point du golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le gouvernement et le concessionnaire ». Cet embranchement, dans l'état du pays, ne peut et ne pourra longtemps avoir qu'une utilité stratégique : c'est l'installation de la menace turco-allemande au rivage de ce Golfe que les Anglais considèrent comme le vestibule de l'Inde et sur lequel l'accord anglo-

Digitized by Google

russe vient de proclamer à nouveau leurs traditionnelles prétentions. On ne saurait invoquer les nécessités du commerce. Dans un demi-siècle peut-être, quand le Transasiatique *Constantinople-Bassorah* aura le trafic de voyageurs et le nombre de grands rapides que peuvent avoir le Transeuropéen *Calais-Brindisi* ou les Transaméricains *New York-San Francisco*, il faudra un wharf de cette Malle des Indes au fond du Golfe, et les Anglais, maîtres de l'Inde, seront les premiers à réclamer ce complément de vitesse. Mais tant que les marchandises presque seules ou les passagers indigènes useront de cette voie, il est bien certain que Bassorah est le terminus utile et suffisant.

Bassorah, sur le Chatt-el-Arab, à soixante kilomètres en aval du confluent de Korna, à cent kilomètres de la mer, est à la même distance de la côte que Hambourg sur l'Elbe, Anvers sur l'Escaut ou Bordeaux sur la Gironde. Ouvrons les *Instructions nautiques* (n° 851, p. 258 et suivantes) :

Le Chatt-el-Arab est une belle rivière, navigable jusqu'à Bassorah, pour tous les bâtiments auxquels leur tirant d'eau permet de franchir la barre. Sa largeur, près de son embouchure, est d'environ 1 mille 1/2; la profondeur est de 3 m. 7 à 4 m. 6 à marée basse. Les bords sont très bas sur tout le parcours et coupés par de nombreux canaux d'irrigation. La bande près de la rivière est excessivement fertile et produit les plus belles dattes du monde, ainsi que des fruits, des légumes de diverses sortes, du grain, etc. Derrière les bois de dattiers qui s'étendent à un demi-mille ou deux milles des bords, on ne voit qu'un marais désert. Avec le jusant, l'eau est tout à fait douce, même à l'embouchure, et bonne à boire

Digitized by Google

à toute époque de la marée en remontant un peu plus haut. Les bâtiments calant plus de 2 m. 10 doivent attendre la haute mer pour franchir la barre. Des bateaux de 5 m. 70 à 5 m. 80 de tirant d'eau sont remontés à Bassorah avec des marées de vives eaux ; mais on dit que la profondeur du chenal diminue.

Le grand obstacle à la navigation est cette barre de l'entrée, qu'obstrue un banc de vase molle : elle n'a que 2 m. 10 d'eau aux basses mers, mais les bâtiments calant 5 mètres peuvent la franchir aux hautes mers de vives eaux : « Toutefois, la vasé étant sans consistance, il arrive à des vapeurs un peu puissants de traîner dans la vase de 0 m. 30 et même davantage ». Les Turcs ont installé près de la barre, à Fao, leur station télégraphique où le cable anglais de la *British Persian Gulf* vient rejoindre leur ligne *Constantinople - Scutari - Siwas - Diarbékir - Bagdad - Bassorah* : « La population de Fao est d'environ 400 habitants, presque tous bouviers ou cultivateurs. Le débarcadère est une jetée grossière en pierres ; on est en eau profonde à quelques mètres de l'extrémité de celle-ci. »

Autre obstacle : de Fao à Bassorah, le fleuve est encombré de bancs, qui pourtant ne le ferment jamais, mais qui changent de place et que l'incurie indigène n'a pas repérés : les bateaux doivent zigzaguer d'une rive à l'autre pour chercher l'eau profonde qui mène jusqu'à Bassorah. A Bassorah, « le mouillage est devant les établissements européens, à mi-chenal, par 9 à 11 mètres de fond ; on devra affour-

Digitized by Google

cher et avoir une bonne bouée, car les courants de marée sont violents : la vitesse du jusant varie de 3 à 6 nœuds; celle du flot est de 2 à 4 nœuds. »

Dans cette vase molle, quelques travaux très faciles et très économiques couperaient la barre et nettoieraient le lit : un entretien continuel, mais peu coûteux, le balisage et l'éclairage des bancs rendraient ensuite la navigation commode; nos plus grands bateaux de guerre et de commerce remonteraient à Bassorah pour le service de la ligne allemande, mais aussi pour le maintien de la surveillance et l'exploitation anglaises. Ces travaux dans le fleuve ne seraient qu'un jeu, comparés aux travaux similaires des Français dans l'isthme de Suez ou des Hollandais entre Amsterdam et la mer du Nord. La seule difficulté à prévoir est d'ordre diplomatique : le Chatt-el-Arab sert de frontière entre la Turquie et la Perse, depuis le confluent du Kharoun, à 40 kilomètres de Bassorah, à 60 kilomètres de la mer.

En aval de ce confluent, la rive droite est turque; la rive gauche est persane. Tout près de ce confluent, Mohamerah sur le Kharoun est l'entrée de l'ancienne Susiane, de la province persane de l'Arabistan, comme Bassorah est l'entrée de l'ancienne Chaldée, de la province turque de l'Irak Arabi : de part et d'autre, c'est la même terre d'Arabes nomades, le même désert marécageux. Comme au delà de Bassorah, les petits vapeurs remontent jusqu'à Bagdad, la remontée du Kharoun au delà de Mohamerah est possible jusqu'à Akwas, puis, après un court por-

Digitized by Google

tage sur une chaîne de rochers qui forment écluse naturelle, jusqu'à Chouster dans le bief supérieur. Chouster par rapport à Akwas serait en quelque sorte ce que Mossoul est à Bagdad. Mais l'échelle des distances est bien différente : entre Bassorah et Mossoul, 900 kilomètres, à vol d'oiseau; entre Mohamerah et Chouster, 250 à peine. Cette route du Kharoun a néanmoins pour l'Arabistan et pour la Perse la même importance que la route du Tigre pour l'Irak et pour la Turquie.

Les Anglais les ont toujours surveillées et exploitées, l'une comme l'autre. Les bateaux de la *British India* et de la *Bombay Persia* apportent à Mohamerah les cotonnades de Manchester et les filés de Bombay, qu'un petit vapeur remonte jusqu à Akwas et même à Chouster, quand les Bédouins des rives permettent le passage. Deux pistes de caravanes, *Akwas-Ispahan*, *Chouster-Disfoul-Hamadan*, prolongent vers l'hinterland ce commerce fluvial, quand les montagnards, Loures, Kurdes et Baktiaris, ne ferment pas les cols [1].... En 1906, les bateaux de la *Hamburg-Amerika* sont apparus à Mohamerah.

L'ouverture et la régularisation du Chatt-el-Arab sont donc une affaire turco-persane, où toutes les puissances commerçantes sont intéressées. Les diplomates ont eu jadis à régler une affaire toute pareille. Les prétentions des Anglais dans le Golfe sont aujourd'hui ce qu'étaient les prétentions de la Russie

1. Voir là-dessus, *Diplomatic and consular Reports*, n°s 3360, 3579 et 3885.

Digitized by Google

dans la mer Noire; les projets de l'Allemagne sur les fleuves sont aussi ce qu'étaient les projets de l'Autriche sur le Danube : une commission internationale des bouches du Danube a tout arrangé pour le bénéfice du commerce universel et pour le relèvement des indigènes. Une commission internationale des bouches du Chatt-el-Arab, siégeant à Mohamerah, ferait pareille besogne sur le bas fleuve; mais qui l'empêcherait d'ouvrir aussi par des travaux appropriés et de surveiller, en amont, le Kharoun jusqu'à Chouster, le Tigre jusqu'à Bagdad? L'anarchie permanente que la Turquie et la Perse doivent tolérer en ces régions ne cessera qu'avec une police européenne. Entre Mohamerah et Bagdad, les rivières et torrents tombés du plateau iranien, inondent ou ravagent les bas pays; la régularisation de ces cours d'eau serait encore une affaire turco-persane, où la médiation européenne s'imposera.

Cette Commission internationale du Chatt-el-Arab ne serait que l'application d'une méthode générale qui, d'elle-même, s'imposera à l'ignorance ou au mauvais vouloir des diplomates pour la solution pacifique de la question d'Orient. Depuis cent cinquante ans qu'ils s'obstinent tantôt dans le rêve d'un partage, tantôt dans l'entreprise d'une réforme de l'empire turc, ils n'ont abouti qu'au résultat de démembrer peu à peu cet empire dont tous proclamaient l'intangible intégrité. Mais voici que les nécessités du commerce mondial entrent en jeu : nous apercevons enfin que ce qui fait la véritable valeur de cet empire

Digitized by Google

turc, ce ne sont pas les richesses du sol ou du sous-sol, c'est d'abord l'importance des routes qui le traversent, en empruntant les vallées de ses fleuves ou les détroits de ses mers et nous voyons que, seules, des Commissions internationales en travers de ces routes peuvent en faire des chemins de commerce, et non plus des pistes de guerre.

Hier, par le moyen d'une de ces Commissions, la route du Danube était ouverte à tous et protégée aussi bien contre les risques futurs d'une annexion autrichienne ou russe que contre les dommages de l'ancienne mangerie turque. Aujourd'hui, contre tous risques et dommages pareils, les diplomates commencent de s'aviser que la route du Vardar aurait besoin d'une pareille Commission siégeant à Salonique et surveillant moins le fleuve, inutile à la navigation, que la vallée macédonienne, future descente des Transeuropéens *Hambourg-Berlin-Pesth-Salonique.* Après demain, je crois que pareille solution apparaîtra nécessaire à Mohamerah, pour les Bouches du Chatt-el-Arab, et à Antioche, pour les Bouches de l'Oronte, puisque Antioche et Mohamerah gardent entre la Méditerranée et le Golfe les portes de ce Transasiatique *Suediah-Bassorah*, dont les Anglais pourront entraver, retarder l'ouverture comme jadis ils entravèrent le percement de Suez, mais qu'ils seront les premiers à réclamer, dès qu'ils auront la sauvegarde de leurs intérêts matériels et politiques.... Et j'espère vivre assez longtemps pour voir une Commission des Bouches du Bosphore et une Com-

Digitized by Google

mission des Bouches des Dardanelles, contrôlant aussi les deux fleuves salés qui, de la mer Noire et de l'Archipel, conduisent à Constantinople. Ce jour-là, tous les peuples civilisés étant intéressés à l'intégrité de l'Empire ottoman et à la réforme de l'administration turque, la question d'Orient cessera d'être une menace perpétuelle dans les bonnes relations des États européens.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DES CHAPITRES

Turcs et Arabes 1
Vers La Mecque et l'Égypte. 69
Vers Bagdad et le Golfe 197

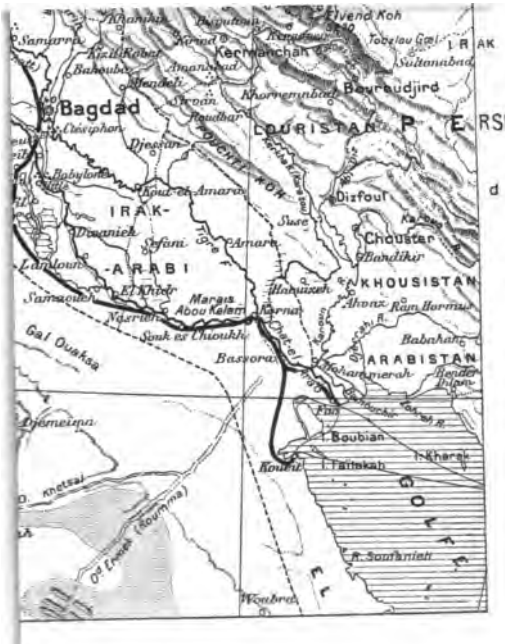
1166-07. — Coulommiers. Imp. Paul BRODARD. — 11-07.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

L'Afrique du Nord (*Tunisie-Algérie-Maroc*), par HENRI LORIN, ancien professeur au lycée Carnot de Tunis, professeur de géographie coloniale à l'Université de Bordeaux. Un volume in-18 jésus, avec *27 gravures* dans le texte et *3 cartes hors texte*, broché. . . . . **3** »

Le Maroc d'aujourd'hui, par EUGÈNE AUBIN. Un vol. in-18 de 500 pages, avec *3 cartes en couleur hors texte* (5e ÉDITION), broché. . . . . **5** »

Voyages au Maroc (1899-1901), par le Mis DE SEGONZAC. Un volume in-8 jésus de 400 pages, avec *178 photographies*, dont *10 grandes planches hors texte, une carte en couleur* et de nombreux *Appendices*, br. **20** »

Relié demi-chagrin, tête dorée. . **27** »

(*Ouvrage couronné par l'Académie française. Prix Furtado.*)

L'Affaire Marocaine, par VICTOR BÉRARD. Un volume in-18 (2e ÉDITION), broché. . . . . **4** »

Les Musulmans français du Nord de l'Afrique, par ISMAËL HAMET, Officier interprète principal à l'État-Major de l'Armée. In-18, avec *2 cartes*, br. **3 50**

La France en Afrique, par le Commandant EDMOND FERRY. Un vol. in-18 jésus, broché . . . **3 50**

(*Ouvrage couronné par l'Académie française. Prix Montyon.*)

L'Islam. *Impressions et études*, par le Comte HENRY DE CASTRIES. In-18 jésus (4e ÉDITION), broché. . . . **4** »

1425. — Paris. — Imp. Hemmerlé et Cie. — 5-09.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE
STAMPED BELOW

AN INITIAL FINE OF 25 CENTS
WILL BE ASSESSED FOR FAILURE TO RETURN
THIS BOOK ON THE DATE DUE. THE PENALTY
WILL INCREASE TO 50 CENTS ON THE FOURTH
DAY AND TO $1.00 ON THE SEVENTH DAY
OVERDUE.

APR 24 1939
17Sep'52SS
SEP 3 1952 LU
2Jul'59FWBT
REC'D LD
JUN 23 1959
REC'D LD
JUN 23 1959
26Oct'61
REC'D LD
NOV 3 1961
6Apr'63PS
REC'D LD
APR 6 1963
JUL 20 1972
REC'D LD JUL 9 '72 -2 PM 0 8
AUG 29 1980
REC. CIR. JUL 29 '80

LD 21-95m-7,'37

Digitized by Google

YB 33930

DP428
B4

242052

Bérard

Digitized by Google

Digitized by Google